Plenarprotokoll 14/178

Deutscher Bundestag

Stenographischer Bericht

178. Sitzung

Berlin, Mittwoch, den 27. Juni 2001

Inhalt:

(A) (C)

178. Sitzung

Berlin, Mittwoch, den 27. Juni 2001

Beginn: 13.00 Uhr

Vizepräsidentin Petra Bläss: Guten Tag, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Sitzung ist eröffnet.

Ich rufe den Tagesordnungspunkt 1 auf:

Befragung der Bundesregierung

Die Bundesregierung hat als Thema der heuten Kabinettssitzung mitgeteilt: **Fairer Wettbewerb in der gesetzlichen Krankenversicherung.**

Das Wort für den einleitenden fünfminütigen Bericht hat die Parlamentarische Staatssekretärin, Gudrun Schaich-Walch.

(B) Es liegt ein Antrag zur Geschäftsordnung vor. Zu diesem erteile ich zunächst dem Parlamentarischen Geschäftsführer der CDU/CSU-Fraktion, Eckart von Klaeden, das Wort.

Eckart von Klaeden (CDU/CSU): Frau Präsidentin! Ich möchte im Namen meiner Fraktion beantragen, die **Regierungsbefragung** abzusetzen und gleich mit der **Fragestunde** zu beginnen.

Von der Absicht, das Thema der Befragung zu ändern, hat die Fraktion um 12.20 Uhr erfahren, der schriftliche Antrag dazu hat sie erst um 12.49 Uhr, also vor zwölf Minuten, erreicht. Uns war angekündigt worden, dass die Regierungsbefragung zum Thema Länderfinanzausgleich, Maßstäbegesetz usw. durchgeführt wird.

(Hans Michelbach [CDU/CSU]: Da kneifen sie wieder!)

Angekündigt war, dass uns der Finanzminister zur Beantwortung der Fragen zur Verfügung stehen würde.

Dieses Vorgehen reiht sich in das Chaos Ihrer Gesundheitspolitik ein. Wir sind der Regierung entgegengekommen, indem wir die Aktuelle Stunde zur Gesundheitspolitik, die für heute vorgesehen war, auf morgen verlegt haben, damit die Gesundheitsministerin daran teilnehmen kann. Jetzt aber müssen wir erleben, dass dieses Thema bereits heute kurzfristig zum Gegenstand der Regierungsbefragung gemacht werden soll.

Die Ministerin und die Fachpolitiker können nicht anwesend sein, da gleichzeitig eine Anhörung des Gesundheitsausschusses im Roten Rathaus stattfindet. Das Anhörungsrecht ist eines der wenigen Minderheitenrechte, die wir kennen. Deshalb haben wir entschieden – auch um das Gesetzgebungsverfahren nicht zu verzögern –, an der Anhörung teilzunehmen und sie nicht platzen zu lassen. Wir müssen dann aber auch auf ein Mindestmaß an Fairness bei der Regierungsbefragung drängen. Deswegen stellen wir den Antrag, mit der Fragestunde gleich zu beginnen und die Regierungsbefragung auszusetzen.

(Beifall bei der CDU/CSU, der F.D.P. und der PDS)

Vizepräsidentin Petra Bläss: Bevor ich über diesen (D) Antrag abstimmen lasse, erteile ich dem Parlamentarischen Geschäftsführer der SPD-Fraktion, Wilhelm Schmidt, das Wort.

Wilhelm Schmidt (Salzgitter) (SPD): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Ich wundere mich sehr darüber, dass sich die Opposition ihrer eigenen Rechte begibt. Gerade die Befragung der Bundesregierung ist ein Instrument, das sie nutzen könnte und sollte. Ich habe nichts dagegen, in dieser Weise zu verfahren.

(Steffen Kampeter [CDU/CSU]: Ihr habt im Augenblick keine Mehrheit! – Hans Michelbach [CDU/CSU]: Eichel hat Angst vor uns!)

– Nun bleiben Sie doch einmal ganz ruhig!

Ich will aber darauf hinweisen, dass ich Ihre Aussage, wir hätten ein Chaos in der Gesundheitspolitik, überhaupt nicht nachvollziehen kann,

(Lachen bei der CDU/CSU – Hans Michelbach [CDU/CSU]: Sie reden wie der Blinde von der Farbe! – Walter Hirche [F.D.P.]: Lesen Sie doch einmal Zeitung, Herr Schmidt!)

und zwar, weil wir Ihnen sowohl heute als auch morgen sowie in den nächsten Tagen und Wochen immer wieder Gelegenheit geben und geben werden, mit uns über dieses Thema zu sprechen. Insofern kann von einem Chaos überhaupt nicht die Rede sein.

Wilhelm Schmidt (Salzgitter)

Wir stimmen dem Antrag zu, wenn es denn von allen Seiten so gewollt wird.

Vielen Dank.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Ich lasse trotz der außergewöhnlichen Situation formell über den Antrag abstimmen: Wer dem Antrag der CDU/CSU-Fraktion zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. – Gegenstimmen? – Enthaltungen? – Der Antrag ist einstimmig angenommen.

Ich rufe nun Punkt 2 der Tagesordnung auf:

Fragestunde
– Drucksache 14/6387 –

Zu Beginn der Fragestunde kommen wir gemäß Ziffer 11 der Richtlinien für die Fragestunde zu den Fragen 28 bis 31 der Fragestunde vom 20. Juni 2001, Geschäftsbereich des Auswärtigen Amtes, auf Drucksache 14/6272. Alle diese Fragen werden auf Bitten der Fragestellerinnen und Fragesteller schriftlich beantwortet.

Wir kommen nun zu den Fragen der heutigen Fragestunde auf Drucksache 14/6387, die ich in der üblichen Reihenfolge aufrufe.

Ich rufe zunächst den Geschäftsbereich des Bundeskanzleramtes auf. Die dazu vorliegenden Fragen 1 und 2 werden schriftlich beantwortet.

Dann gehen wir zum Geschäftsbereich des Auswärtigen Amtes über. Da im Augenblick kein Vertreter des Auswärtigen Amtes zur Verfügung steht, schlage ich Ihnen vor, aufgrund der außergewöhnlichen Situation die Behandlung dieses Bereichs zu verschieben. Ich gehe davon aus, dass Staatsminister Dr. Ludger Volmer im Anmarsch ist. Er konnte nicht wissen, dass die Regierungsbefragung gestrichen wurde. – Ich sehe, dass im gesamten Hause Einverständnis herrscht.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich schlage vor, die Sitzung so lange zu unterbrechen, bis die Staatssekretärinnen und Staatssekretäre, die jetzt anwesend sein müssten, hier sind. Haben Sie dafür bitte Verständnis. Es wird sich sicherlich nur um wenige Minuten handeln.

Die Sitzung ist unterbrochen.

(Unterbrechung von 13.05 bis 13.14 Uhr)

Vizepräsidentin Petra Bläss: Liebe Kolleginnen und Kollegen, die Sitzung ist wieder eröffnet.

Ich rufe jetzt im Rahmen der Fragestunde den Geschäftsbereich des Auswärtigen Amts auf. Zur Beantwortung steht Staatsminister Dr. Ludger Volmer zur Verfügung.

Ich rufe die Frage 3 des Abgeordneten Dirk Niebel zum Themenbereich „Besuch des syrischen Staatspräsidenten Baschar al-Assad“ auf:

> Beabsichtigt die Bundesregierung, beim Besuch des syrischen Präsidenten Baschar al-Assad antisemitische Äußerungen beim arabischen Gipfel in Amman persönlich anzusprechen, die im Zusammenhang mit Israel und den Juden anlässlich des Papstbesuches stehen, vor dem Hintergrund der Äußerung des Bundesministers des Äußeren, Joseph Fischer, bei der Einweihung der israelischen Botschaft in Berlin, dass die Bundesregierung die Aufrufe zu weiterem Terror verärgert zur Kenntnis genommen hat und diese Haltung auf das Schärfste verurteilt?

Dr. Ludger Volmer, Staatsminister im Auswärtigen Amt: Herr Kollege Niebel, Bundesminister Fischer hat anlässlich der Eröffnung der neuen israelischen Botschaft die Äußerungen des syrischen Staatspräsidenten Baschar al-Assad beim Gipfel der Arabischen Liga und im Rahmen des Papstbesuchs in Syrien scharf kritisiert. Der deutsche Botschafter in Damaskus hat am 10. Mai gegenüber dem syrischen Vizeaußenminister ebenfalls Protest erhoben.

Auch anlässlich des bevorstehenden Besuches Assads in Deutschland wird die Haltung der Bundesregierung gegenüber dem syrischen Staatspräsidenten eindeutig sein. In ihren Gesprächen wie auch in ihren öffentlichen Äußerungen tritt die Bundesregierung seit jeher für die Sicherheit und das Existenzrecht Israels in gesicherten Grenzen ein. Diese Haltung ist und bleibt Grundpfeiler der deutschen Außenpolitik.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Herr Kollege Niebel, eine erste Nachfrage, bitte.

Dirk Niebel (F.D.P.): Vielen Dank, Herr Staatsminister. Ich habe bei der Eröffnung der israelischen Botschaft die klaren Worte des Außenministers gehört und freue mich sehr, dass sie auch gegenüber dem syrischen Präsidenten persönlich geäußert werden sollen.

Mich interessiert: Werden denn auch Äußerungen anderer Mitglieder der syrischen Regierung ebenso deutlich angesprochen werden, zum Beispiel die Äußerung des syrischen Verteidigungsministers Moustafa Tlas anlässlich des Papstbesuches, als er gegenüber dem Fernsehsender LBC 6 erklärte:

> Ich möchte auf der Stelle stehen und den Juden töten, der mir gegenübersteht. Wenn jeder Araber einen Juden tötet, dann werden überhaupt keine Juden mehr übrig bleiben. Wir werden kämpfen, wie die Hisbollah sie im Südlibanon bekämpft. Natürlich von der Golan-Front aus ... an allen Fronten, an denen sie

– die Juden –

> sich aufstellen.

Wird auch hierzu eine klare Äußerung des Bundesaußenministers gegenüber dem syrischen Präsidenten zu erwarten sein?

Dr. Ludger Volmer, Staatsminister im Auswärtigen Amt: Ja, Herr Niebel. Solche Töne aus manchen Kreisen der syrischen Politik halten wir für völlig inakzeptabel. Sie stehen dem Friedensprozess im Nahen Osten, den wir unterstützen, entgegen.

Dirk Niebel (F.D.P.): Vielen Dank.

(A)

Vizepräsidentin Petra Bläss: Bevor ich die nächste Frage aufrufe, möchte ich bekannt geben, dass die Fragestunde aufgrund der Vielzahl schriftlich zu beantwortender Fragen voraussichtlich nicht so lange wie üblich dauern wird. Wir haben uns mit den Parlamentarischen Geschäftsführerinnen und Geschäftsführern interfraktionell darauf verständigt, dass die Aktuelle Stunde vorfristig gegen 15 Uhr aufgerufen werden soll. Ich bitte, dies an die Kolleginnen und Kollegen in den Fraktionen weiterzuleiten.

Ich rufe die Frage 4 des Abgeordneten Andreas Schmidt (Mühlheim) auf:

> Hat der saarländische Geschäftsmann D. H., der am 21. Juni 2001 als Zeuge vor dem Untersuchungsausschuss des Deutschen Bundestages geladen war, an einer Auslandsreise von Bundeskanzler Gerhard Schröder nach China teilgenommen und, falls ja, auf wessen Veranlassung?

Dr. Ludger Volmer, Staatsminister im Auswärtigen Amt: Herr Kollege Schmidt, der genannte Zeuge gehörte den Delegationen, die den Bundeskanzler auf seiner Reise nach China begleitet haben, nicht an.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Herr Kollege Schmidt zu einer Nachfrage.

Andreas Schmidt (Mülheim) (CDU/CSU): Herr Staatsminister, ist Ihnen bekannt, ob die vorgenannte Person, der Geschäftsmann aus dem Saarland, Herrn Bundeskanzler Schröder auf seiner Reise durch China getroffen hat?

(B)

Dr. Ludger Volmer, Staatsminister im Auswärtigen Amt: Die benannte Person gehörte weder der offiziellen noch der inoffiziellen Delegation an. Es gab auch kein Gespräch zwischen dem Bundeskanzler und dieser Person. Dass sich diese Person aus eigenem Antrieb in der Nähe der Delegation – vielleicht im gleichen Hotel – aufgehalten hat, mag sein. Aber das hat mit der Politik der Bundesregierung nichts zu tun.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Eine zweite Nachfrage? – Bitte, Herr Kollege Schmidt.

Andreas Schmidt (Mülheim) (CDU/CSU): Herr Staatsminister, habe ich Sie richtig verstanden, dass es bei dieser Reise eine offizielle und eine inoffizielle Delegation gab?

Dr. Ludger Volmer, Staatsminister im Auswärtigen Amt: In der Regel ist es so, dass es eine offizielle Delegation und begleitende Personen gibt, die als inoffizielle Delegation bezeichnet werden. Die von Ihnen benannte Person gehörte weder der einen noch der anderen Delegation an.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Die Fragen 5 und 6 aus dem Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft sowie die Fragen 7 und 8 aus dem Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Gesundheit werden schriftlich beantwortet.

(C)

Wir kommen nun zum Geschäftsbereich des Bundesministeriums des Innern. Zur Beantwortung steht der Parlamentarische Staatssekretär Fritz Rudolf Körper zur Verfügung.

Die Fragen 9 bis 14 betreffen die Ausschreitungen, die im Zusammenhang mit dem EU-Gipfel in Göteborg stattfanden.

Ich rufe die Frage 9 des Abgeordneten Wolfgang Zeitlmann auf:

> Welche deutschen Organisatoren haben nach Informationen der Bundesregierung im Vorfeld des EU-Gipfels im Internet zur Fahrt nach Göteborg und zur Beteiligung an Aktionen des „zivilen Ungehorsams“ aufgerufen?

Fritz Rudolf Körper, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister des Innern: Herr Kollege Zeitlmann, ich beantworte Ihre Frage wie folgt: Im Vorfeld des EU-Gipfels wurden seitens der deutschen Sicherheitsbehörden fortlaufend Internetrecherchen durchgeführt. Dabei konnten allgemein gehaltene Aufrufe zur Beteiligung deutscher Globalisierungsgegner an Demonstrationen in Göteborg festgestellt werden. Konkrete Aufrufe zur Beteiligung an Straftaten fanden sich darunter jedoch nicht.

Die Internetrecherche hat folgende Angebote, nach Göteborg mitzufahren, ergeben: Auf der Homepage der „Sozialistischen Alternative Voran“ wurde angeboten, in einem Bus der „Sozialistischen Alternative Voran“ und der „Freien Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer Union – Internationale Arbeiter Association“, FAU-IAA, nach Göteborg mitzufahren. Ein weiteres Angebot befand sich auf der Szene-Homepage www.de.indymedia.org unter der Rubrik „Kommentar“: „Ankündigung einer Busfahrt für den 15.06.2001 nach Göteborg“ durch einen unbekannten Benutzer der Homepage. Die im Namen der Internetrecherche ermittelten Ergebnisse wurden den schwedischen Sicherheitsbehörden im Rahmen des fortlaufenden Informationsaustausches zum EU-Gipfel zeitnah übermittelt.

(D)

Vizepräsidentin Petra Bläss: Herr Kollege Zeitlmann, haben Sie eine Nachfrage? – Nein.

Der Kollege Eckart von Klaeden hat eine Nachfrage dazu. Bitte.

Eckart von Klaeden (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ich möchte Sie konkret nach einer Meldung im „Focus“ fragen, in der es heißt, dass der PDS-nahe Jugendverband Solid durch das Herstellen von Internetverbindungen die Attacken gegen den EU-Gipfel von Göteborg unterstützt habe. Ist Ihnen das bekannt?

Fritz Rudolf Körper, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister des Innern: Nach meinem derzeitigen Kenntnisstand über Internetaktivitäten kann ich diese Meldung nicht bestätigen. Ich gehe dem aber gerne nach.

(A)

Vizepräsidentin Petra Bläss: Weitere Nachfragen dazu gibt es nicht.

Ich rufe die Frage 10 des Kollegen Zeitlmann – sie bezieht sich auf denselben Themenkomplex – auf:

Welche Hinweise hat die Bundesregierung, dass unter den Drahtziehern der Krawalle von Göteborg auch deutsche Autonome waren?

Fritz Rudolf Körper, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister des Innern: Herr Kollege Zeitlmann, der Bundesregierung liegen dazu bislang keine konkreten Erkenntnisse vor. So können insbesondere bezüglich der sieben Deutschen, die sich nach Angaben der schwedischen Behörden an gewalttätigen Auseinandersetzungen beteiligt haben, nach dem bisherigem Stand der in Schweden anhängigen Ermittlungsverfahren noch keine Angaben über eine konkrete Tatbeteiligung und über mögliche ideologische Tathintergründe gemacht werden. Das Bundeskriminalamt hat zwei Verbindungsbeamte in die örtliche Einsatzzentrale nach Göteborg entsandt, um die ermittelnden Behörden bei der Identifizierung von gewaltbereiten Aktivisten aus Deutschland zu unterstützen.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Eine Nachfrage des Kollegen Eckart von Klaeden.

Eckart von Klaeden (CDU/CSU): Meine Nachfrage steht im Zusammenhang mit der ersten Frage des Kollegen Zeitlmann; es handelt sich um einen einzigen Komplex. Welche Maßnahmen – ich beziehe mich auf eine der Fragen des Kollegen Ramsauer – ergreift die Bundesregierung, um dem Gewalttourismus in Form der zunehmenden Mobilisierung gewaltbereiter Demonstranten durch das Internet entgegenzuwirken?

(B)

Fritz Rudolf Körper, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister des Innern: Herr Kollege von Klaeden, ich werde nachher darauf eingehen, was wir diesbezüglich bei der Vorbereitung dieser Ereignisse im Einzelnen gemacht haben. Was das Internet anbetrifft: Sie wissen genauso gut wie ich, dass es sehr schwierig ist, in diesem Bereich aktiv zu werden. Unsere derzeitige Haupttätigkeit ist die Beobachtung. Der Kenntnisstand darüber, wie das Internet genutzt und wozu es missbraucht wird, ist relativ gut. Das war auch im Vorfeld so.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Die Fragen 11 und 12 werden schriftlich beantwortet. Ich mache darauf aufmerksam, dass die Frage 12 im Prinzip schon mündlich beantwortet worden ist. Der Kollege Ramsauer kann vielleicht einschätzen, ob er noch eine schriftliche Antwort bekommen möchte.

Ich rufe die Frage 13 des Abgeordneten Dr. Hans-Peter Uhl – es geht um die Ausschreitungen im Dresdner Stadtteil Neustadt – auf:

Kann die Bundesregierung Presseinformationen (zum Beispiel bei „ntv-online“ vom 18. Juni 2001) bestätigen, wonach an den Ausschreitungen im Dresdner Stadtteil Neustadt auch Randalierer vom EU-Gipfel in Göteborg beteiligt waren?

(C)

Fritz Rudolf Körper, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister des Innern: Herr Kollege Uhl, wenn Sie es mir gestatten, beantworte ich Ihre beiden Fragen im Zusammenhang.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Das ist kein Problem; anschließend darf der Kollege vier Nachfragen stellen. Ich rufe also auch die Frage 14 des Abgeordneten Dr. Hans-Peter Uhl auf:

Welche Hinweise auf Verbindungen zwischen den Krawallmachern in Dresden zu politischen Organisationen in Sachsen hat die Bundesregierung?

Fritz Rudolf Körper, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister des Innern: Herr Kollege Uhl, wegen des unmittelbaren Sachzusammenhangs möchte ich Ihre Fragen, wie gesagt, gemeinsam beantworten.

Im Zusammenhang mit den Ausschreitungen im Dresdner Stadtteil Neustadt wurden laut Bericht der örtlich zuständigen Landespolizeidienststellen 35 Personen in Gewahrsam genommen. In 29 weiteren Fällen erfolgten Festnahmen. Die beim Bundeskriminalamt vorgenommene Abgleichung der in Dresden erhobenen Personaldaten ergab keine Übereinstimmung mit den in Göteborg ermittelten deutschen Störern. Erkenntnisse über Verbindungen der in Dresden ermittelten Personen zu politischen Organisationen in Sachsen – auch danach haben Sie gefragt – liegen uns ebenfalls nicht vor.

(D)

Vizepräsidentin Petra Bläss: Herr Kollege Uhl ist mit der Antwort bereits zufrieden.

Ich rufe die Frage 15 der Kollegin Heidi Lippmann auf:

Welche verfassungsschutzrelevanten Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die Unterstützung der in Mazedonien operierenden UCK durch die albanische Diaspora in der Bundesrepublik Deutschland vor?

Fritz Rudolf Körper, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister des Innern: Frau Kollegin Lippmann, die extremistische Volksbewegung im Kosovo – nach unserer Abkürzung: LPK – hat nach dem Kosovo-Krieg wiederholt erklärt, dass sie den Schwerpunkt ihrer Aktivitäten nunmehr in Mazedonien sehe. Dementsprechend rekrutieren sich nach vorliegenden Erkenntnissen die Führer der in Mazedonien operierenden nationalen Befreiungsarmee – sie verwendet das Kürzel UCK und somit das gleiche Kürzel wie die ehemalige Befreiungsarmee Kosovo – vornehmlich aus Anhängern dieser von mir soeben genannten LPK. Diese organisiert – so, wie während des Kosovo-Krieges – wiederum Spendenaktionen primär für die UCK in Mazedonien. Von Deutschland aus kann die LPK wegen ihrer im Vergleich zu den vergangenen Jahren reduzierten Anhängerschaft, die das gleiche Ziel verfolgt, allerdings nur begrenzt tätig werden. Bei Veranstaltungen von Exil-Albanern wirbt sie zum Beispiel um Spenden für den „Hilfsfonds Mazedonien“. Wie und für welche Zwecke diese Gelder im Einzelnen verteilt und ob damit auch Waffenkäufe finanziert werden, ist derzeit Gegenstand von Ermittlungen der Sicherheitsbehörden.

Parl. Staatssekretär Fritz Rudolf Körper

(A) Nach neueren Erkenntnissen haben sich in Deutschland ansässige Albaner für den Kampf in Mazedonien zur Verfügung gestellt. Anders als während des Kosovo-Krieges konnte eine systematische Rekrutierungskampagne der UCK von uns bisher jedoch nicht festgestellt werden.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Es gibt eine Nachfrage der Kollegin Lippmann. Bitte.

Heidi Lippmann (PDS): Inwieweit wird darüber nachgedacht, die entsprechenden Organisationen mit einem Verbot der politischen Betätigung in Deutschland zu belegen?

Fritz Rudolf Körper, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister des Innern: Ich bin mir nicht sicher, ob es richtig wäre, momentan eine solche Verbotsfrage zu stellen. Die Sicherheitsbehörden – das habe ich auch in meiner Antwort gesagt – sind derzeit dabei, zu ermitteln. Ich kann natürlich nicht in die laufenden Ermittlungen eingreifen und entsprechende Informationen kundtun. Wenn die Ergebnisse vorliegen, werden wir über die weiteren Schritte diskutieren.

Heidi Lippmann (PDS): Die Schweiz benennt Zahlen, wonach man davon ausgehen muss, dass 200 000 Personen albanischer Abstammung die UCK unterstützen. Können Sie sagen, ob es Wanderungsbewegungen aus der Schweiz in die Bundesrepublik gibt? Wie wird die Zahlensituation in der Bundesrepublik eingeschätzt?

(B)

Fritz Rudolf Körper, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister des Innern: Die Zahlen, die die Schweiz benennt, sind nicht unrealistisch. Es ist jedoch sehr schwierig, solche zu schätzen. Von einer Wanderungsbewegung von der Schweiz nach Deutschland ist uns derzeit nichts bekannt.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Ich rufe die Frage 16 der Kollegin Heidi Lippmann auf:

> Welche Möglichkeiten bestehen aus der Sicht der Bundesregierung, um die finanzielle Unterstützung der mazedonisch-albanischen „Freischärler“ aus der Bundesrepublik Deutschland zu unterbinden?

Fritz Rudolf Körper, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister des Innern: Frau Lippmann, wenn in Deutschland extremistische Gruppen ausländische Mutterorganisationen finanziell unterstützen, können die Bundesländer dagegen grundsätzlich auf der Basis ihrer Sammlungsgesetze, aber auch mit individuellen politischen Betätigungsverboten – Rechtsgrundlage hierfür ist § 37 Abs. 1 Nr. 1 und 2 des Ausländergesetzes – einschreiten.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Eine Nachfrage der Kollegin Lippmann. Bitte.

Heidi Lippmann (PDS): Vor gut zweieinhalb Jahren hat es immer wieder Anfragen bzw. Berichterstattungen bezüglich der Geldtransfers aus der Bundesrepublik in den Kosovo gegeben. Welche Erkenntnisse liegen Ihnen diesbezüglich heute vor? (C)

Fritz Rudolf Körper, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister des Innern: Ich habe ja gerade gesagt, dass wir dabei sind zu ermitteln. Diese Ermittlungen beziehen sich auch auf das, was mit dem Vorwurf der Sammlung und Käufe von Waffen zusammenhängt. Die Schwierigkeit heute ist, dass ich an dieser Stelle nicht in laufende Ermittlungsverfahren eingreifen kann. Das findet, wie ich glaube, auch Ihr Verständnis. Das muss abgewartet werden.

Sie hatten mich in Ihrer Frage nach den gesetzlichen Möglichkeiten gefragt. Deswegen lautete meine Antwort: Die gesetzlichen Möglichkeiten sind unter den Gegebenheiten vorhanden, wie ich sie Ihnen geschildert habe.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Noch eine zweite Nachfrage der Kollegin Lippmann.

Heidi Lippmann (PDS): Sind denn rückwirkend Erkenntnisse gesammelt und in der Zwischenzeit veröffentlicht worden, die von der damaligen Aussage des Innenministers Schily ausgegangen sind, wonach die Geldflüsse der UCK in den Kosovo hinein ganz verstärkt überprüft werden müssen? Oder bezieht sich Ihre Aussage jetzt auf aktuelle – eventuell auch rückwirkend angestellte – Ermittlungen?

Fritz Rudolf Körper, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister des Innern: Nein. Dass wir überprüfen, wurde (D) ja in meiner Antwort deutlich. Die Ermittlungsverfahren laufen. Ich denke, das liegt in Kontinuität zu dem, was auch in der Vergangenheit beobachtet wurde.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Hierzu gibt es eine Nachfrage des Kollegen Jürgen Koppelin.

Jürgen Koppelin (F.D.P.): Herr Staatssekretär, teilen Sie meine Auffassung, dass diese Zahlungen zwar ärgerlich sind, aber – so ist mein Eindruck – von den Betroffenen freiwillig, also nicht unter Zwang, geleistet werden? Ich sage noch einmal: Ärgerlich sind diese Zahlungen und ich kann sie nicht billigen. Meine Erkenntnis ist aber, dass die Betroffenen diese Zahlungen freiwillig vornehmen.

Fritz Rudolf Körper, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister des Innern: Also, Herr Kollege Koppelin, wir untersuchen und ermitteln ja in dem gesamten Komplex. Zumindest ein bestimmter Teil der Zahlungen – das haben Sie richtig wiedergegeben – ist freiwilliger Natur. Das hat natürlich eine andere Qualität, als wenn es sich, so sage ich es jetzt einmal, um erpresstes Geld handeln würde. Auch das muss natürlich berücksichtigt werden. Insofern bin ich Ihnen sogar dankbar für diese Frage; so konnte ich das noch einmal klarstellen.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Ich rufe jetzt den Geschäftsbereich des Bundesministeriums der Finanzen auf.

Vizepräsidentin Petra Bläss

(A) Zur Beantwortung steht Frau Parlamentarische Staatssekretärin Dr. Barbara Hendricks zur Verfügung.

Ich rufe die Frage 17 des Kollegen Ernst Burgbacher auf:

> Wie hat das Bundesministerium der Finanzen die geschätzten Steuermindereinnahmen in Höhe von rund 300 Millionen DM im Zusammenhang mit dem gemäß § 3 Nr. 51 Einkommensteuergesetz gewährten Freibetrag in Höhe von 2 400 DM für Trinkgelder, die dem Arbeitnehmer von Dritten bezahlt werden, ohne dass ein Rechtsanspruch darauf besteht, ermittelt?

Dr. Barbara Hendricks, Parl. Staatssekretärin beim Bundesminister der Finanzen: Frau Präsidentin! Herr Kollege Burgbacher, steuerstatistische Angaben hierüber liegen dem Bundesministerium der Finanzen nicht vor. In Dienstleistungsbereichen, in denen typischerweise Trinkgelder gezahlt werden, sind über 600 000 Personen beschäftigt. Unterstellt man, dass 500 000 der infrage kommenden Personen den Freibetrag lediglich in Höhe von 2 000 DM steuerwirksam in Anspruch nehmen, führt dies bei einem unterstellten Grenzsteuersatz von 30 Prozent zu Mindereinnahmen von rund 300 Millionen DM.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Herr Kollege Burgbacher hat eine erste Nachfrage.

Ernst Burgbacher (F.D.P.): Frau Staatssekretärin, ist Ihnen das Gutachten der NGG bekannt, in dem wirklich plausibel nachgewiesen wird, dass die Zahl der Trinkgeldempfänger viel geringer ist? Man geht dort von 100 000 Trinkgeldempfängern aus. Wenn ich das mit dem Freibetrag multipliziere, komme ich auf insgesamt 240 Millionen DM. Dieses Geld ist nun nach dem entsprechenden Steuersatz zu versteuern. Ihre Angaben, die Sie ja eigentlich nicht begründen können, sind also viel zu hoch. Die NGG geht bei Wegfall der Trinkgeldbesteuerung von einem Gesamtsteuerausfall von 10 Millionen DM aus.

(B)

Dr. Barbara Hendricks, Parl. Staatssekretärin beim Bundesminister der Finanzen: Herr Kollege Burgbacher, wir gehen offenbar natürlich von unterschiedlichen Annahmen aus. Ich habe auch deutlich gemacht, dass ich bei der Berechnung von Annahmen ausgehen muss. So hat die NGG in ihrem Bereich auch nicht alle diejenigen organisiert, die infrage kommen bzw. in Dienstleistungsbranchen arbeiten, in denen üblicherweise Trinkgelder bezahlt werden. Nur das Gastronomiegewerbe liegt im Organisationsbereich der NGG. Es gehören aber zum Beispiel auch das Friseurhandwerk, Körperpflegedienste, Reiseservice sowie Bus-, Taxi- und Mietwagengewerbe usw. dazu, über die die NGG keine vertieften Kenntnisse haben wird.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Eine zweite Nachfrage, bitte, Herr Kollege Burgbacher.

Ernst Burgbacher (F.D.P.): Frau Staatssekretärin, ist Ihnen bekannt, dass eigentlich nur im Hotel- und Gaststättengewerbe kontrolliert wird? Die Zahl zur Höhe des Steuerausfalls, die Sie genannt haben, ist also völlig realitätsfern.

(C) **Dr. Barbara Hendricks,** Parl. Staatssekretärin beim Bundesminister der Finanzen: Herr Kollege Burgbacher, ich habe gesagt, von welchen Annahmen wir ausgehen. Ich habe die Annahmen niedrig angesetzt. Über 600 000 Personen arbeiten in den Bereichen, in denen üblicherweise Trinkgelder anfallen können – aber natürlich müssen diese nicht unbedingt gegeben werden: Es gibt Menschen, die sind großzügiger dabei, und es gibt Menschen, die weniger großzügig sind. Deshalb habe ich gesagt, dass von den 600 000, die in diesen Bereichen arbeiten, etwa 500 000 in den Genuss von Trinkgeldern kommen. Indem ich weiterhin davon ausgegangen bin, dass diese im Schnitt nicht mehr als 2 000 DM im Jahr bekommen, also den Freibetrag noch nicht einmal vollständig ausschöpfen, habe ich auch hier die Annahme niedrig angesetzt. Insofern können wir uns über die Annahmen streiten. Wir können natürlich nie sicher sein, weil wir keine steuerstatistischen Aufzeichnungen haben.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Ich rufe die Frage 18 des Kollegen Burgbacher zum gleichen Themenkomplex auf:

> Beabsichtigt die Bundesregierung vor dem Hintergrund verschiedener parlamentarischer Initiativen der Opposition zur Abschaffung der Trinkgeldbesteuerung, Informationen über die tatsächliche Höhe der Steuereinnahmen aus Trinkgeldern von den Ländern einzufordern?

Dr. Barbara Hendricks, Parl. Staatssekretärin beim Bundesminister der Finanzen: Eine neue statistische Erfassung von Trinkgeldern ist wegen des erforderlichen hohen Aufwands für Wirtschaft und Verwaltung nicht beabsichtigt. Die Arbeitgeber müssten bei ihren Arbeitnehmern die Trinkgelder umfassend abfragen und gesondert auf der Lohnsteuerkarte angeben. Die Finanzverwaltung wäre bei der Bearbeitung der Einkommensteuer zusätzlich belastet, weil die Angaben für Trinkgelder stärker als bisher zu überprüfen wären und gesondert in einem Eingabefeld erfasst werden müssten. Hinzu käme der notwendige Zusatzaufwand bei den statistischen Ämtern von Bund und Ländern. Aus diesem Grunde beabsichtigten wir nicht, eine neue statistische Erfassung einzuführen.

(D)

Vizepräsidentin Petra Bläss: Erste Nachfrage bitte, Herr Kollege.

Ernst Burgbacher (F.D.P.): Ich stimme Ihnen völlig zu. Wir wollen das auch nicht. Ich habe aber noch eine Frage, Frau Staatssekretärin: Ist Ihnen bekannt, dass außer in Deutschland in kaum einem anderen Land Europas in der Praxis Trinkgelder besteuert werden?

Dr. Barbara Hendricks, Parl. Staatssekretärin beim Bundesminister der Finanzen: Herr Kollege Burgbacher, das kann ich nicht bestätigen. Die Trinkgelder sind Teil des Lohnes.

(Walter Hirche [F.D.P.]: Nachtzuschläge sind auch Teil des Lohnes!)

Trinkgelder werden ja nicht, was fälschlicherweise häufig behauptet wird, speziell besteuert; erzielte Einkünfte müssen eben versteuert werden. Die Trinkgelder haben

(A) den Vorteil, dass für sie ein spezieller Freibetrag gewährt wird. In der öffentlichen Debatte wird meist genau das Gegenteil behauptet. Es wird der Eindruck erweckt, als würde Trinkgeld über Gebühr besteuert. Das Gegenteil ist der Fall: Für Trinkgelder gibt es noch den speziellen Freibetrag in Höhe von 2 400 DM im Jahr. Das ist aus Vereinfachungsgründen und natürlich auch unter sozialen Aspekten vertretbar. Darüber hinausgehende Freibeträge würden aber in der Tat die Frage nach der Gleichmäßigkeit der Besteuerung und damit ein verfassungsrechtliches Problem aufwerfen.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Die Fragen 19 und 20 des Kollegen Hans Michelbach werden schriftlich beantwortet.

Ich rufe jetzt den Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie auf. Zur Beantwortung steht Frau Parlamentarische Staatssekretärin Margareta Wolf zur Verfügung.

Ich rufe die Frage 21 des Abgeordneten Albrecht Feibel auf:

> Welche Ergebnisse kann die vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie und der Kreditanstalt für Wiederaufbau im letzten Jahr gegründete Deutsche Energie-Agentur (DEnA) bis heute vorweisen?

Margareta Wolf, Parl. Staatssekretärin beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie: Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrter Herr Feibel, Sie haben gefragt, welche Ergebnisse die vom BMWi und der KfW im (B) letzten Jahr gegründete Deutsche Energie-Agentur bis heute vorzuweisen hat.

Sie wissen, dass die Energie-Agentur im Herbst 2000 gegründet wurde und am 1. Januar 2001 ihre operative Tätigkeit aufgenommen hat. Verschiedene Programmpunkte aus dem Ihnen wahrscheinlich bekannten Aufgabenkatalog hat die DEnA bereits umgesetzt. Es gibt eine beachtliche Zahl an Projekten, die bereits in Angriff genommen wurden. Ihrem Wunsch entsprechend möchte ich diese Aktivitäten kurz darstellen:

Die DEnA führt seit März 2001 ein Projekt zur Energieeinsparung bei Druckluftanlagen bei Gewerbe- und Industriepartnern mit verschiedenen Kooperationspartnern durch.

Die DEnA hat sich mit einem schriftlichen Vorschlag in die Diskussion über die weitere Förderung der KWK-Anlagen beratend eingeschaltet. Sie wissen, dass eine entsprechende KWK-Vereinbarung am vergangenen Montag von Bundesregierung und Stromwirtschaft unterzeichnet werden konnte.

(Walter Hirche [F.D.P.]: Nur paraphiert, nicht unterschrieben!)

– Ja, Herr Kollege, paraphiert!

Die DEnA hat darüber hinaus nach einer erfolgreich abgeschlossenen Test- und Vorbereitungsphase im April 2001 in Leipzig ein Callcenter eingerichtet, das sich mit Fragen der rationellen Energienutzung und der regenerativen Energiequellen beschäftigt.

(C) Ferner hat die DEnA im Mai dieses Jahres in Zusammenarbeit unter anderem mit regionalen Energieagenturen eine Veranstaltungsreihe zur neuen Energieeinsparverordnung in Berlin aufgenommen. Diese Veranstaltung wird in den nächsten Monaten in sieben weiteren Städten fortgeführt.

Zum Einsatz von Wasserstoff im Verkehrsbereich hat die DEnA in Kooperation mit acht Firmen aus der Automobil- und Erdölwirtschaft einen Projektvorschlag erarbeitet, der auch in den Beratungen der Staatssekretärsrunde „Nachhaltigkeit“ seinen Niederschlag findet. Darüber hinaus hat sie weitere Projektvorschläge zum stationären Einsatz von Brennstoffzellen und zur Koordination der Offshore-Windplanungen vorgelegt.

Einige weitere Punkte möchte ich noch ansprechen: Die DEnA bereitet eine bundesweite Informationskampagne zur Minderung energieverbrauchsrelevanter Stand-by-Verluste bei Geräten der Unterhaltungs-, Informations- und Kommunikationstechnik vor, die in Kooperation mit der Deutschen Bundesstiftung Umwelt durchgeführt werden soll.

Beim Projektantrag für sechs europäische Partner für Vorhaben „Bankable Energy Efficiency Projects“ hat die DEnA die Federführung.

In Kooperation mit dem Energieministerium der Russischen Föderation erarbeitet die DEnA einen Vorschlag zur deutsch-russischen Zusammenarbeit im Kontext der rationellen Energienutzung und zum Einsatz von regenerativen Energiequellen.

(D) Für das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit wird die DEnA die Klimakampagne weiterentwickeln und eine Umsetzungskonzeption entwerfen.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Kollege Feibel, bitte Ihre erste Nachfrage.

Albrecht Feibel (CDU/CSU): Was Sie aufgezählt haben, klingt natürlich so, als sei der Aufgabenbereich sehr vielfältig. Aber vieles geschieht in Kooperation mit anderen, bereits bestehenden Einrichtungen. Meine Frage ist eigentlich darauf gerichtet, was das Ergebnis des Wirkens von DEnA war und ob es tatsächlich notwendig war, eine solche Agentur, die ja viele Millionen kostet, einzurichten. Deshalb meine erste Nachfrage: Was ist denn nun konkret daraus geworden, das heißt, welche Energieeinsparungen – darum geht es ja – sind bisher erzielt worden? Lässt sich das in irgendeiner Zahl ausdrücken, entweder in Geld oder in Mengen? Denn das Ergebnis dieser Agentur muss doch irgendwo gemessen werden.

Margareta Wolf, Parl. Staatssekretärin beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie: Herr Kollege Feibel, ich habe Ihnen hier umfänglich ganz konkrete Projekte und Aktivitäten der DEnA vorgestellt. Aber ich könnte in diesem Zusammenhang Ihre zweite Frage beantworten.

(A)

Vizepräsidentin Petra Bläss: Dann rufe ich Frage 22 des Abgeordneten Albrecht Feibel auf:

Welche Personal- und Sachkosten sind bisher entstanden, insbesondere im Hinblick auf die bisherigen Kosten für die Geschäftsführung der DEnA?

Margareta Wolf, Parl. Staatssekretärin beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie: Die Ausgaben der DEnA belaufen sich bis heute auf insgesamt 1 102 000 DM. Davon sind 447 000 DM Sachausgaben und 655 000 DM Personalausgaben. Sie werden verstehen, dass ich Ihnen nicht in Zahlen darstellen kann, wie sich die Tätigkeit der Agentur auf die Emissionsminderungen ausgewirkt hat. Aber ich recherchiere gerne, ob es weitergehendes Material gibt. Dann würde ich Ihnen das schriftlich zur Verfügung stellen.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Ihre zweite Frage bitte, Herr Kollege Feibel.

Albrecht Feibel (CDU/CSU): Wird die Deutsche Energie-Agentur auch darauf hinwirken oder wird ihr Wirken dazu führen, dass künftig keine Ökosteuer mehr auf regenerative Energie erhoben wird?

Margareta Wolf, Parl. Staatssekretärin beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie: Ich habe keine Kenntnis darüber, ob die DEnA darauf hinwirken wird oder nicht. Aber sicherlich wird sie die Bundesregierung bei einer weiteren Ausgestaltung der Ökosteuer beraten.

(B)

Vizepräsidentin Petra Bläss: Ihre Zusatzfrage bitte, Herr Feibel.

Albrecht Feibel (CDU/CSU): Auf welchen Zeitraum beziehen sich die Kosten, die Sie erwähnt haben? Gilt das für die Zeit seit der Gründung von DEnA oder erstrecken sich die Kosten zum Beispiel auf ein Jahr? Können Sie diesen Zeitraum, für den die Personalkosten und die Sachkosten entstanden sind, präzisieren?

Margareta Wolf, Parl. Staatssekretärin beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie: Die Kosten belaufen sich seit dem Beginn der Arbeit der Agentur, also seit dem 1. Januar 2001, auf, wie dargestellt, insgesamt 1 102 000 DM. Hiervon entfallen – wie ich glaube, vorhin schon gesagt zu haben – 447 000 DM auf Sachausgaben und der Rest von 655 000 DM auf Personalausgaben. In den Personalausgaben sind die Aufwendungen für die Geschäftsführung enthalten. Ich bitte, zu verstehen, dass ich von einer gesonderten Angabe des Personalaufwandes für den Geschäftsführer, Herrn Kohler, absehen muss, da personenbezogene Daten, wie Sie sicherlich wissen, der Vertraulichkeit unterliegen.

Albrecht Feibel (CDU/CSU): Das verstehe ich eigentlich nicht so ganz; denn jeder Bundesbürger kann beispielsweise nachvollziehen, welche Diäten die Abgeordneten beziehen und welche sonstigen Einkünfte sie haben. Insofern ist mir das ein bisschen fremd. Aber wenn Sie sagen, es gebe eine rechtliche Begründung dafür, nehme ich Ihnen das mal so ab.

(C)

Trotzdem noch eine Nachfrage: Wie viele Personen sind denn inzwischen dort beschäftigt, a) wie viele Geschäftsführer und b) an sonstigem Personal?

Margareta Wolf, Parl. Staatssekretärin beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie: Der Status von Herrn Kohler ist, glaube ich, nicht vergleichbar mit dem eines Abgeordneten, der dem deutschen Volk verantwortlich ist, Herr Feibel.

(Albrecht Feibel [CDU/CSU]: Dem Steuerzahler!)

– Das stimmt.

Bei der DEnA ist derzeit ein Geschäftsführer beschäftigt. Wie Sie wissen, ist beabsichtigt, eine zweite Geschäftsführerin zum 15. Juli einzustellen. Darüber hinaus sind bisher zehn Personen beschäftigt. Es ist beabsichtigt, das Personalkontingent auf 15 Personen zu erweitern.

(Dr. Barbara Höll [PDS]: Zwei Geschäftsführer bei 15 Personen?)

Vizepräsidentin Petra Bläss: Jetzt noch eine Nachfrage des Kollegen Hirche.

(D)

Walter Hirche (F.D.P.): Frau Staatssekretärin, können Sie mir einmal erläutern, was eigentlich dagegen spricht, dass das BMWi die Aufgabe selbst wahrnimmt?

Margareta Wolf, Parl. Staatssekretärin beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie: Sie wissen, dass das BMWi zusammen mit Vertretern der Privatwirtschaft – wie Herrn Breuer, dem Vorstandssprecher der Deutschen Bank sowie Vertretern der KfW – einen Energieberaterkreis initiiert hat. Die Beratung dieses Kreises ist abgeschlossen. Man hat sich in der Beratung darauf verständigt, eine Energie-Agentur unter Federführung des BMWi einzurichten. – Ich glaube, dass das Ihre Frage hinlänglich beantwortet.

(Walter Hirche [F.D.P.]: Dritte entscheiden also, was die Bundesregierung macht!)

– Nein, Herr Kollege. Sie wissen alle, dass nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Klimaschutzproblematik – Erfüllung des Kioto-Protokolls – das Thema Energiepolitik ganz oben auf der Agenda dieser Bundesregierung steht. Die Bundesregierung und die uns beratenden Institutionen hielten es aus politischen und übergeordneten Gründen für durchaus notwendig, eine Agentur einzurichten, die dieses umfangreiche Paket an Aufgaben und Projekten, das ich Ihnen vorgestellt habe, wahrnimmt. Ich finde, dass das mit einem relativ geringen Personalaufwand geschieht.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Es gibt eine weitere Nachfrage, und zwar der Kollegin Dr. Barbara Höll.

(A)

Dr. Barbara Höll (PDS): Ich möchte gern zur Struktur der Agentur nachfragen. Geplant sind also 15 Beschäftigte inklusive zwei Geschäftsführer. Dass zwei Geschäftsführer bei insgesamt 15 Beschäftigten notwendig sein sollen – das ist dann für sechs bzw. sieben Beschäftigte ein Geschäftsführer –, erscheint mir bemerkenswert. Ich halte das für ein überaus günstiges Verhältnis.

Mich würde interessieren, wie die Struktur in der Agentur ist: Wie viele von den restlichen 13 Beschäftigten sind beispielsweise mit Aufgaben befasst, die sich auf Büroarbeiten beschränken? Wie viele der Mitarbeiter sind vergleichsweise im höheren, mittleren und einfachen Dienst?

Margareta Wolf, Parl. Staatssekretärin beim Bundesminister Wirtschaft und Technologie: Verehrte Frau Kollegin Höll, es ist so, dass zehn Mitarbeiterinnen im Rahmen von Projekten beschäftigt sind. Ich habe vorhin versucht, darzustellen, dass die Energie-Agentur auch „Energietage" organisiert, wie sie kürzlich in Berlin stattgefunden haben, wo sie die Projekte präsentiert. Das macht der Geschäftsführer. Ich gehe davon aus, dass der Aufsichtsrat, der aus Bundeswirtschaftsminister Werner Müller, Herrn Reich von der KfW, Herrn Bodewig, Herrn Trittin und Herrn Leinberger, ebenfalls Vorstandsmitglied der KfW sowie dem schon erwähnten Herrn Breuer besteht, seine Gründe hat, eine zweite Geschäftsführerin einzustellen. Ich gehe davon aus, dass das etwas mit dem Arbeitsanfall, den Verantwortlichkeiten und Anforderungen an die Agentur zu tun hat.

(B)

Vizepräsidentin Petra Bläss: Jetzt kommen wir zur Frage 23 des Kollegen Klaus Hofbauer.

> Für welche Einzelprojekte bzw. Projektschwerpunkte und in welchem finanziellen Umfang sind bisher Genehmigungsbescheide im Rahmen des EU-Programms Interreg III (Gemeinschaftsinitiative betreffend die transeuropäische Zusammenarbeit) ausgestellt worden?

Margareta Wolf, Parl. Staatssekretärin beim Bundesminister Wirtschaft und Technologie: Sehr geehrter Herr Kollege Hofbauer, die EU-Kommission hat noch kein Interreg-III-Programm mit deutscher Beteiligung genehmigt. Daher konnten noch keine Projekte bewilligt werden. Die Bundesregierung bedauert es außerordentlich, dass gerade im Bereich der transeuropäischen Zusammenarbeit inzwischen – um es einmal so zu formulieren – ein „Förderloch" von anderthalb Jahren entstanden ist. Wir haben von der EU-Kommission wiederholt eine schnelle Bearbeitung der vorgelegten Programmentwürfe gefordert. Die Kommission hat angekündigt, dass die ersten Programme noch im Juni genehmigt werden. Herr Kollege, Sie wissen, die Kommission ist hier Herrin des Verfahrens. Die Mitgliedstaaten sind quasi machtlos.

Sie hat Genehmigungen für folgende Länder in folgenden Zeiträumen in Aussicht gestellt: für Sachsen/Tschechien Ende Juni, für Sachsen/Polen Ende Juni, für Bayern/Tschechien Ende Juli, für Bayern/Österreich Ende Juli, für Mecklenburg-Vorpommern/Polen Juli.

(C)

Da ich davon ausgehe, dass im Zentrum Ihres Interesses die Förderung an der bayerisch-tschechischen Grenze liegt, kann ich Ihnen mitteilen, dass in diesen Bereich EU-Mittel in der Größenordnung von 60,1 Millionen Euro fließen werden und dass in der Vorperiode von 1994 bis 1999 16,8 Millionen ECU geflossen sind.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Gehe ich recht in der Annahme, dass Ihr Beitrag bereits die Beantwortung der Frage 24 beinhaltete?

Margareta Wolf, Parl. Staatssekretärin beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie: Nein.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Nein? – Dann kommt jetzt die erste Nachfrage des Kollegen Hofbauer.

Klaus Hofbauer (CDU/CSU): Frau Staatssekretärin, teilen Sie meine Auffassung, dass es schon ein äußerst problematischer Vorgang ist, wenn in einem Programm, das von uns allen groß angekündigt wurde und auf das sich die Kommunen – die Maßnahmenträger – eingestellt haben, jetzt, nach eineinhalb Jahren, die Genehmigungen noch nicht vorliegen?

Meine Frage lautet: Was möchte bzw. was kann die Bundesregierung konkret tun, um hier eine Beschleunigung herbeizuführen? Denn dieser Bürokratismus bewirkt natürlich nicht gerade, dass die Stimmung gegenüber der EU positiv ist.

(D)

Margareta Wolf, Parl. Staatssekretärin beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie: Herr Kollege Hofbauer, ich teile Ihre Sorge. Sie wissen, dass die Kommission die Leitlinien erst am 23. Mai 2000 veröffentlicht hat. Wir haben alle deutschen Programme fristgemäß eingereicht. Die Kommission hat sich für die Prüfung fünf Monate Zeit eingeräumt und aufgrund von Arbeitsüberlastung, von langwierigen kommissionsinternen Abstimmungsprozessen und – wie ich finde – überaus penibler Prüfung die Frist nicht einhalten können.

Darauf, dass wir das bedauern, habe ich hingewiesen. Wir haben die Kommission mehrfach um eine schnellere Bearbeitung gebeten, und ich bin froh, dass nunmehr die Genehmigungen für jene Zeiträume, die ich Ihnen vorgestellt habe, in Aussicht gestellt worden sind.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Herr Kollege Hofbauer, Sie haben das Wort zu einer zweiten Nachfrage.

(Klaus Hofbauer [CDU/CSU]: Das ist erledigt! Ich habe keine weiteren Fragen!)

Dann rufe ich jetzt die Frage 24 des Kollegen Hofbauer auf:

> Wie erfolgt in der Praxis die Abstimmung der grenzüberschreitenden Projekte im Rahmen von Interreg III?

Margareta Wolf, Parl. Staatssekretärin beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie: Herr Kollege

Hofbauer, bei dem Programm erfolgt die Abstimmung der Projekte an den Binnengrenzen der EU in gemeinsamen Lenkungsausschüssen, in denen in der Regel einvernehmlich entschieden wird. An den Außengrenzen der EU, an denen unterschiedliche Programme – Interreg III und SPHARE-CBS – zum Einsatz kommen, haben sich die Partner auf Verfahren geeinigt, die innerhalb der Möglichkeiten beider Programme ein möglichst intensives Zusammenwirken bei der Umsetzung des Programms und der Auswahl der Projekte zulassen. Einzelheiten regeln die jeweiligen Geschäftsordnungen der Lenkungsausschüsse, die nach Genehmigung der Programme von den Partnern beschlossen werden.

Auch hier ist die Bundesregierung sehr daran interessiert, dass sich diese Prozesse etwas mehr beschleunigen, gerade auch vor dem Hintergrund der EU-Osterweiterung und ihrer Akzeptanz in den Grenzregionen.

Klaus Hofbauer (CDU/CSU): Frau Präsidentin, wenn ich meine beiden Fragen gemeinsam stellen darf: Mich würde interessieren, in welchem Stadium bzw. in welchem Umfang die Kommunen und die unteren Ebenen – oder zum Beispiel auch die Euregios – in diesen Prozess mit eingeschaltet werden, weil sich gerade die Euregios in besonderem Maße um die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bemühen.

Meine zweite Frage, Frau Staatssekretärin, geht dahin: Gibt es Probleme bei der Abstimmung dieser grenzüberschreitenden Projekte? Denn die Herausforderungen sind ja auf deutscher Seite vielleicht anders als auf tschechischer oder polnischer Seite. Theoretisch könnte es so sein, dass auf bayerischer Seite ein Umweltthema im Vordergrund steht, während die tschechische Seite eine Straßenbaumaßnahme durchführen will. Sind der Bundesregierung in dieser Hinsicht Probleme bekannt? Möchte man dies alles sehr großzügig handhaben, um nicht Verzögerungen zu verursachen?

Margareta Wolf, Parl. Staatssekretärin beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie: Herr Kollege Hofbauer, an den Binnengrenzen stehen auf beiden Seiten Interreg-Mittel zur Verfügung. Die Finanzierung an den Außengrenzen der EU erfolgt auf MOE-Seite mit Interreg-Mitteln und aufseiten der Drittländer mit einem Hilfsprogramm der EU, dessen Abwicklung und Finanzierungsregeln sich fundamental – und dies ist ein Problem – von den Interreg-Regeln unterscheiden. Dennoch ist es uns gelungen, an der polnischen und tschechischen Grenze grenzüberschreitende Programme zu erarbeiten, in denen die Projektauswahl gemeinsam, die Finanzierung aber weiterhin getrennt erfolgt.

Mehr kann ich zu der von Ihnen gestellten Frage nicht sagen. Ich hoffe aber, sie beantwortet zu haben.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Damit sind wir am Ende des Geschäftsbereichs des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie. Ich danke Ihnen, Frau Staatssekretärin.

Ich rufe den Geschäftsbereich des Bundesministeriums der Verteidigung auf. Sämtliche Fragen, also die Fragen 25 bis 30, werden schriftlich beantwortet.

Daher kommen wir nun zur mündlichen Beantwortung der Fragen zum Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Zur Beantwortung steht Herr Parlamentarischer Staatssekretär Stephan Hilsberg zur Verfügung.

Ich rufe die Frage 31 des Kollegen Dr. Klaus Rose auf – –

(Eckart von Klaeden [CDU/CSU]: Die Fragen 31 und 32 sollen schriftlich beantwortet werden!)

– Das ist mir nicht bekannt gewesen. Ich verkünde also hiermit offiziell, dass die Fragen 31 und 32 schriftlich beantwortet werden.

Ich sehe den Kollegen Hartmut Koschyk im Saal und rufe daher die Frage 33 auf:

> Ist die Bundesregierung bereit, sich gegenüber der Deutschen Bahn AG (DB AG) dafür einsetzen, dass die der DB AG zur Modernisierung von Bahnstrecken zur Verfügung gestellten Mittel aus UMTS-Erlösen auch für die technische Instandsetzung von Nebenstrecken, wie zum Beispiel der Bahnstrecke Bayreuth–Warmensteinach–Weidenberg, verwendet werden, damit die DB AG ihrem auch auf dieser Strecke geltenden Infrastrukturauftrag nachkommt?

Stephan Hilsberg, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrter Herr Kollege Koschyk, die Bundesregierung hat mit Mitteln aus den Zinsersparnissen der UMTS-Funkfrequenzversteigerung das Zukunftsinvestitionsprogramm für Schienenwegeinvestitionen der Eisenbahnen des Bundes, ZIP, aufgelegt und wird damit das bestehende Schienennetz entsprechend den Anforderungen der Bürgerinnen und Bürger und der Wirtschaft sanieren und modernisieren helfen.

Die Eigentümerin der Bundesschienenwege, die Deutsche Bahn AG, setzt die im Rahmen des ZIP zur Verfügung gestellten Mittel in Wahrnehmung ihrer unternehmerischen Aufgaben an den Stellen des Bestandsnetzes ein, an denen sie regional und bundesweit die größten Effekte unter anderem hinsichtlich der zu verbessernden Pünktlichkeit oder der Schnelligkeit des Bahnverkehrs entfalten, sodass die Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene insbesondere durch Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik, Beseitigung von Langsamfahrstellen und Einrichtung von elektronischen Stellwerken nachhaltig gesteigert wird.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Herr Kollege Koschyk zu einer Zusatzfrage, bitte.

(Dirk Niebel [F.D.P.]: Jetzt geht auch noch das Licht aus! Das war die Ökosteuer! Die Sozis haben die Stromrechnung nicht bezahlt!)

– Ich schlage vor, dass wir trotz des Stromausfalls mit der Sitzung fortfahren, da die Mikrofone nach wie vor funktionieren.

(A)

Hartmut Koschyk (CDU/CSU): Meine erste Nachfrage: Herr Kollege Schmidt vom Bündnis 90/Die Grünen hat in seiner Funktion als Mitglied des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG vor kurzem bei einem Besuch in Hof ausweislich von Presseberichten darauf hingewiesen, dass 800 Millionen DM für die Regionalnetze in Bayern vorgesehen seien und dass die Strecke Bayreuth–Warmensteinach nach seiner Ansicht in den noch auszuverhandelnden Bereich der Region Hof einzubeziehen sei. Meine Frage: Wie wird denn die Verteilung der UMTS-Mittel in dem Bahnbereich erfolgen, den Sie gerade angesprochen haben; wie sieht die Absprache mit den Ländern aus, wie sind die Länder – in diesem Falle der Freistaat Bayern – in die Verteilung dieser Mittel eingebunden und wie wird das Ganze durch den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages begleitet werden?

Stephan Hilsberg, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Sehr geehrter Herr Kollege Koschyk, die Bahn hat diese Mittel zur Wahrnehmung ihrer eigenverantwortlichen Tätigkeit, also der Sanierung und Instandhaltung des Bestandsnetzes, bekommen und setzt sie in dieser Weise ein. Sie ist mit den Ländern in ständigem Kontakt darüber, an welchen Stellen der jeweiligen Regionalnetze Investitionen erforderlich sind, um eine Optimierung des gesamten Fahrbetriebes zu erreichen.

Die Entscheidung über die Verwendung der Mittel trifft die Bahn jedoch selbstständig. Das Parlament ist im Rahmen der ständigen Haushaltsberatungen einbezogen.

(B)

Vizepräsidentin Petra Bläss: Herr Kollege Koschyk zu einer zweiten Nachfrage, bitte.

Hartmut Koschyk (CDU/CSU): Trifft es dann zu, Herr Staatssekretär – ich beziehe mich noch einmal auf die Aussage des Kollegen Schmidt in seiner Funktion als Mitglied des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG –, dass in diesem Fall der Freistaat Bayern eine Berücksichtigung dieser Nebenstrecke aus dem Segment Regionalnetze beantragen müsste?

Es ist nicht die Aufgabe der Bundesregierung, die Wortmeldungen von Kollegen aus dem Parlament zu kommentieren. Die Antwort auf die Frage im Hinblick auf die Mittelbereitstellung für die Regionalnetze Bayerns, müsste ich Ihnen nachreichen.

(Hartmut Koschyk [CDU/CSU]: Würden Sie mir das nachreichen?)

– Ja.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Es gibt noch weitere Nachfragen. Zunächst Herr Dr. Friedrich, bitte.

Dr. Hans-Peter Friedrich (Hof) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, wie beurteilen Sie die Tatsache, dass die Deutsche Bahn AG die Strecke nach Warmensteinach stillgelegt hat, ohne das Eisenbahnbundesamt zu beteiligen?

(C)

Stephan Hilsberg, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Nach meiner Kenntnis hat die Deutsche Bahn AG das mit ihr abgesprochene Streckenstilllegungsverfahren, das zur Anwendung kommen soll, ordentlich durchgeführt. Das Verfahren ist allerdings noch nicht abgeschlossen.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Herr Kollege Hofbauer, auch Sie haben eine Nachfrage.

Klaus Hofbauer (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, sind der Bundesregierung Fälle bekannt, in denen die Bahn verpflichtet wurde, bei solchen sanierungsbedürftigen Strecken, die stillgelegt wurden, ohne dass das Eisenbahnbundesamt eingeschaltet wurde, eine Sanierung vorzunehmen?

Stephan Hilsberg, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Es gibt eine klare Verordnung bzw. eine Richtlinie, die festlegt, wie in Fällen, in denen sich die Wirtschaftlichkeit einzelner Strecken als nicht mehr gegeben herausstellt, vorzugehen ist. Dazu gehört erstens der Versuch, die Kosten auf dieser Strecke zu senken. Zweitens gehört dazu die Suche nach entsprechenden Kooperationspartnern und drittens der Versuch, einen Partner zu finden, der die Strecke übernimmt und in eigener Verantwortung weiterführt. Erst dann wird sie stillgelegt. Dieses Verfahren ist abgesprochen, und es wird regelmäßig bei allen Strecken, die möglicherweise zur Stilllegung anstehen, durchgeführt.

(D)

Vizepräsidentin Petra Bläss: Ich rufe jetzt die Frage 34 des Abgeordneten Hartmut Koschyk auf:

> Welche Konsequenzen wird die Bundesregierung aus den Ergebnissen der am vergangenen Montag in Wunsiedel vorgestellten Machbarkeitsstudie für eine Ost-West-Verbindung zwischen der Bundesautobahn A 9 und der deutsch-tschechischen Grenze ziehen, und welche konkreten Maßnahmen wird die Bundesregierung zur Realisierung dieser Maßnahme ergreifen?

Stephan Hilsberg, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Herr Abgeordneter Koschyk, die Bundesregierung wird den von der Bayerischen Staatsregierung aus den Ergebnissen der verkehrswirtschaftlichen Untersuchung und aus denen der am 25. Juni in Wunsiedel vorgestellten und von mir bereits erwähnten Machbarkeitsstudie unter Berücksichtigung der ihr vorliegenden Stellungnahmen aus der Region abgeleiteten Vorschlag für eine vierstreifige B 303 neu bewerten. Weitere Entscheidungen zum Projekt – zum Beispiel die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan – sind von diesem Bewertungsergebnis abhängig.

Über die Aufnahme in den künftigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet abschließend der Deutsche Bundestag im Rahmen der Novellierung des Fernstraßenausbaugesetzes. Über konkrete Maßnahmen zur Realisierung des Projektes – beispielsweise ob zwei- oder vierstreifig – wird die Bundesregierung entsprechend den Aussagen des künftigen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen zu gegebener Zeit entscheiden.

(A)

Vizepräsidentin Petra Bläss: Eine Nachfrage des Kollegen Koschyk, bitte.

Hartmut Koschyk (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, Sie sind ausweislich eines Artikels in der „Frankenpost“ vom 23. Juni dieses Jahres mit der Sache insofern befasst gewesen, als Sie Vertreter der Bürgerinitiative, die sich gegen dieses Straßenprojekt wendet, empfangen haben. Sie sollen gesagt haben, dass die schlechte Finanzsituation des Bundes und die nur herbeigeredete Notwendigkeit für die Fichtelgebirgsautobahn genau genommen bedeuten würden, dass eine Realisierung dieses Projekts in nächster Zukunft nicht zu erwarten sei. Ihr Gespräch mit der Bürgerinitiative ist so wiedergegeben worden. Fühlen Sie sich von der Presse richtig zitiert? Denn mich wundert, dass die Bürgerinitiative durchs Land zieht und aufgrund des Gespräches mit Ihnen eine Realisierbarkeit dieser Strecke bezweifelt.

Stephan Hilsberg, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Herr Koschyk, wir alle werden gelegentlich mit scheinbar in Gesprächen gemachten mündlichen Aussagen konfrontiert, die man gegenüber den Betreffenden gar nicht getätigt hat.

Ich kann dazu nur sagen: Es ist meine Aufgabe, mich mit sämtlichen Facetten eines Verkehrsproblems von erheblicher Tragweite – dabei handelt es sich bei dieser Straße – zu beschäftigen, um die Essenz der vorgetragenen Argumente zu prüfen. Eine abschließende Entscheidung zu Fragen, die die B 303 neu betreffen, ist nicht gefällt worden. Umweltrechtliche Belange müssen selbstverständlich geprüft werden. Natürlich werden bei der Entscheidung im Zusammenhang mit der B 303 neu auch die zur Verfügung stehenden Finanzmittel berücksichtigt werden müssen. Aber eine Vorentscheidung – ich betone das noch einmal – wird es und kann es nicht geben. Die wirtschaftlichen Argumente, insbesondere das Argument der verkehrlichen Entlastung der Region, sind mindestens genauso bedeutend – wenn nicht sogar höher einzuschätzen – wie die Frage der Umweltprüfung.

(B)

Insofern stelle ich noch einmal fest: Diese Gespräche sind notwendig. Sie führen zu entsprechenden Konsequenzen. Außerdem ist man nicht für all das verantwortlich, was in Zitaten betreffend die eigene Person ausgeführt wird.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Kollege Koschyk hat noch eine zweite Nachfrage.

Hartmut Koschyk (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, meine Frage lautet: Wenn die Bundesregierung die Anmeldung für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes betreffend diese Strecke in Bayern auf den Tisch bekommen hat, wird dann die Bundesregierung dieses Projekt neben dem üblichen prozeduralen Vorgehen in der Art und Weise, wie Sie es mir vorhin deutlich gemacht haben, vorsorglich – um hier nichts zu versäumen – auch im Hinblick auf die mögliche Gewährung europäischer Mittel anmelden? In der vorigen Woche hat ja Frau Staatssekretärin Mertens in der Fragestunde ausgeführt, dass die Bundesregierung als Ergebnis der Beratungen von Nizza bei der Europäischen Union Eisenbahn- und Straßenverkehrsprojekte im Rahmen des Aktionsprogramms für die Grenzregionen angemeldet hat. Frau Staatssekretärin Mertens hat einzelne Straßenbauprojekte genannt. Diese Strecke in Bayern war nicht dabei. Wird die Bundesregierung im Hinblick auf eine Förderung durch die EU diese Strecke im Rahmen dieses Aktionsprogramms für die Grenzregionen nachmelden?

(C)

Stephan Hilsberg, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Am Sachstand dieser Problematik hat sich im Laufe der letzten Woche nichts geändert, sodass ich den Antworten von Frau Mertens nichts hinzufügen kann.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Jetzt gibt es zwei weitere Nachfragen der Kollegen Dr. Friedrich und Heinz Wiese.

Dr. Hans-Peter Friedrich (Hof) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, es hat am Montag in Wunsiedel einige Irritationen gegeben, weil die Bayerische Staatsregierung die bayerische oberste Baubehörde vor einigen Wochen darauf hingewiesen hat, dass am 30. Juni dieses Jahres alle Projektdaten für die Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan, also zum Beispiel diese Ost-West-Verbindung betreffend, in Berlin vorliegen müssen und dass diese Fristsetzung aus Ihrem Hause erfolgt sei. Eine in diesem Zusammenhang bestehende Bürgerinitiative hat auf einer am Montag stattgefundenen Veranstaltung mitgeteilt, aus dem Gespräch mit Ihnen habe sich ergeben, dass es eine solche Frist nicht gebe. Könnten Sie diesen Widerspruch bitte freundlicherweise aufklären?

(D)

Stephan Hilsberg, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Es gibt ein ganz normales Regularium zur Feststellung eines neuen Bundesverkehrswegeplanes, der ein ganz erhebliches Projekt ist. Ich kann das, was mir die Bürgerinitiative da in den Mund gelegt hat, nicht kommentieren. Was die Frage des 30. Juni betrifft, muss ich Konkretes nachreichen, weil ich dieses Datum so nicht bestätigen kann.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Herr Kollege Wiese, bitte Ihre Nachfrage.

Heinz Wiese (Ehingen) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, was, so glauben Sie, kann Ihr Haus unternehmen, um gerade die vorher erwähnten Verkehrsprojekte im Rahmen der europäischen Osterweiterung voranzutreiben, und zwar einerseits bezüglich der Schiene, und andererseits der Autobahnprojekte im süddeutschen Raum, vor allem das Projekt im Rahmen der genannten Ost-West-Verbindung?

(A)

Stephan Hilsberg, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Herr Wiese, in erster Linie sind wir dafür verantwortlich, dass, was die Bundesverkehrswege betrifft, genügend Vorkehrungen getroffen werden, um das zu erwartendende Verkehrswachstum bewältigen zu können. Nach unseren Prognosen und Schätzungen wird es ein Wachstum von im Durchschnitt 50 Prozent und in einzelnen Spitzenfällen von bis zu 70 Prozent geben. Das ist nicht wenig. Aber es ist keinesfalls so, dass der Zustand der Verkehrsinfrastruktur nicht in weitesten Fällen bereits so ist, dass dies bewältigt werden kann.

Unsere Bemühungen gegenüber der Europäischen Union betreffen nicht unsere Verpflichtung, dafür zu sorgen, dass die Verkehrsinfrastruktur dieses Wachstum bewältigen kann. Es geht um die Verpflichtung, uns darum zu bemühen, dass die Europäische Union gleichzeitig Mitverantwortung für diese Verkehrsprojekte übernimmt. Insofern spielt das für das Projekt der B 303 neu nur eine untergeordnete Rolle.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Wir kommen jetzt zur Frage 35 der Kollegin Christine Ostrowski:

> Werden die von der Bundesregierung angekündigten 300 Millionen DM für ein Stadtumbauprogramm als eigener Titel zusätzlich in den Bundeshaushalt 2002 eingestellt oder wird dieses Programm durch Umschichtungen aus anderen Haushaltstiteln gespeist werden?

Für deren Beantwortung steht der Parlamentarische Staatssekretär Achim Großmann zur Verfügung.

(B)

Achim Großmann, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Frau Kollegin Ostrowski, die für das Programm „Stadtumbau Ost“ vorgesehenen 300 Millionen DM sind in dem Entwurf des Haushalts 2002 der Bundesregierung als Verpflichtungsrahmen bei Kap. 1225 Tit. 882 17 „Zuweisungen zur Förderung städtebaulicher Maßnahmen in den neuen Ländern (einschl. ehemaliges Ost-Berlin)“ ausgebracht worden.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Frau Kollegin Ostrowski zu einer ersten Nachfrage, bitte.

Christine Ostrowski (PDS): Herr Staatssekretär, können Sie meine mir vorliegenden Informationen bestätigen, dass sich diese 300 Millionen DM aus 100 Millionen DM aus dem Städtebauförderungsprogramm Ost, aus 100 Millionen DM aus der Gemeinschaftsaufgabe und aus 100 Millionen DM aus allgemeinen Haushaltsmitteln zusammensetzen?

Achim Großmann, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Frau Kollegin Ostrowski, das kann ich so nicht bestätigen. Ich weiß, dass wir dieses Programm mit 100 Millionen DM aus dem Etat unseres Hauses, und zwar aus dem Städtebauförderungsprogramm Ost finanzieren. Das hängt damit zusammen, dass wir im laufenden Jahr bereits Umbau- und Rückbaumaßnahmen, die mit Abriss und mit Wohnumfeldverbesserungen zu tun haben, aus diesen Mitteln finanzieren. Es ergibt jedoch keinen Sinn, zwei Töpfe für die gleiche Aufgabe zu haben. Deshalb haben wir gesagt: 100 Millionen DM schichten wir um.

(C)

Die zusätzlichen 200 Millionen DM kommen neu in unseren Etat. Das ist Geld, das wir nicht aus unserem Etat gegenfinanzieren. Die Verantwortung für die Mittelverteilung innerhalb der Bundesregierung hat natürlich das Finanzministerium, sodass ich Ihnen weder bestätigen noch dementieren kann, ob das, was Sie gerade gesagt haben, zutrifft. Es fällt in die Verantwortung des BMF.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Frau Ostrowski hat noch eine zweite Frage, bitte.

Christine Ostrowski (PDS): Sei es, wie es sei. Es stehen im Jahr also 300 Millionen DM zur Verfügung, und das für drei Jahre, wenn ich es richtig verstanden habe. Könnten Sie noch etwas zur Mitfinanzierung durch die Länder und Kommunen und dazu sagen, ob die dann vorhandene Summe ausreicht, um die von der Expertenkommission Wohnungsleerstand angegebene Zahl von 350 000 abzureißenden Wohnungen zu finanzieren?

Achim Großmann, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Diese 300 Millionen DM sollen ungefähr hälftig – das kann man vorab nie genau wissen, wenn einem nicht bekannt ist, wie viele Anträge zum Abrissprogramm und wie viele Anträge zum Wohnumfeldprogramm kommen – in diese beiden Programmteile einfließen. Mit den Ländern ist besprochen worden, dass das Geld, das in das Abrissprogramm fließt, zu 50 Prozent vom Bund und zu 50 Prozent vom Land finanziert wird. Die andere Hälfte finanziert sich in Anlehnung an die normale Städtebauförderung. Insgesamt ist das eine Drittelfinanzierung. Das wiederum würde bedeuten, dass wir mit den 300 Millionen DM an Bundesmitteln insgesamt 750 Millionen DM pro Jahr generieren, und das wiederum hätte zur Folge, dass wir in den drei Jahren auf 2,25 Milliarden DM kämen.

(D)

Sie wissen, dass die Leerstandskommission – über den Daumen gepeilt – die Summe von 3 Milliarden DM genannt hatte. Aber das, was ich Ihnen jetzt gesagt habe, betrifft nur das Programm bis zum Jahre 2004, das heißt, es ist der Einstieg. Sicherlich wird man, wenn man die Ergebnisse der Solidarpakt-II-Beratungen in den nächsten Tagen Revue passieren lässt, sehen, dass die Länder genügend Möglichkeiten haben, dieses Programm auch in Zukunft zu finanzieren.

Vizepräsidentin Petra Bläss: Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir haben nun die seltene Situation, dass alle unsere Fragen schon beantwortet worden sind. Interfraktionell war vereinbart worden, dass wir jetzt eine Pause machen. Die Sitzung ist bis 15 Uhr unterbrochen. Dann rufe ich die Aktuelle Stunde auf.

(Unterbrechung von 14.13 bis 15.00 Uhr)

(A)

Vizepräsident Dr. h. c. Rudolf Seiters: Liebe Kolleginnen und Kollegen, die unterbrochene Sitzung ist wieder eröffnet.

Ich rufe Zusatzpunkt 1 auf:

Aktuelle Stunde

auf Verlangen der Fraktion der PDS

Haltung der Bundesregierung zur drohenden Auszehrung der Bahnindustrie in Deutschland vor dem Hintergrund einer existenziellen Gefährdung der Adtranz/Hennigsdorf

Für die Antragstellerin gebe ich zunächst dem Kollegen Dr. Winfried Wolf das Wort.

Dr. Winfried Wolf (PDS): Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Sehr geehrter Herr Präsident! Wir hatten gestern in Hennigsdorf eine Belegschaftsversammlung, die am heutigen Tag fortgesetzt wird.

(Friedhelm Ost [CDU/CSU] und Wilhelm Schmidt [Salzgitter] [SPD]: Wer ist denn „wir"?)

– Wir, die Allgemeinheit.

Am heutigen Tag sind der SPD-Ministerpräsident Stolpe, der PDS-Fraktionschef Christoffers und der PDS-Europaparlamentarier Marcov bei der Belegschaftsversammlung in Hennigsdorf.

(Dr. Ditmar Staffelt [SPD]: Die SPD-Abgeordnete Krüger-Leißner ist auch da!)

(B)

Wir im Bundestag diskutieren heute über das Thema Adtranz/Hennigsdorf. Ich glaube, dieses Thema ist es wert, dass wir darüber in der Form, ohne uns lächerlich zu machen, diskutieren.

(Beifall bei der PDS)

Wir hören momentan jeden Tag Schreckensmeldungen von der Bahn. Vor einigen Tagen, am 10. Juni, haben wir den massiven Interregio-Abbau erlebt. Wir haben heute erfahren, dass die Bahninstandhaltung erheblich reduziert wird. Wir haben es gestern erlebt und erleben es heute, dass in Hennigsdorf bzw. in der gesamten Region 10 000 Jobs bedroht sind.

Es ist festzustellen, dass die neuen Bundesländer dabei in besonderem Maße betroffen sind. Seit dem 10. Juni zum Beispiel sind Rostock und Magdeburg vom Interregio, vom Bahnfernverkehr abgehängt. Mit dem Kahlschlag bei der Instandhaltung der Bahn in Leipzig-Engelsdorf, Neustrelitz, Delitzsch, Chemnitz und Zwickau werden 4 000 industrielle Jobs zerstört. Im Falle Hennigsdorf handelt es sich, wie einige wissen, um den größten Industriestandort im Berliner Umfeld, der eine sehr große Tradition gerade im Bereich Bahntechnik aufweist.

Ich möchte gerade als PDS-Abgeordneter dazu zwei Zitate aus dem Jahre 1989 anführen. Erstes Zitat:

> Die Waggon-Industrie in der DDR ist in der Welt führend.

(C)

Zweites Zitat:

> Das Werk VEB Lokomotivbau in Hennigsdorf bei Berlin steht mit der Auslieferung der 500. elektrischen Serienlokomotive der Baureihe 243 an der Spitze im europäischen Lokomotivbau.

Die beiden Zitate stammen nicht aus der FDJ-Zeitung „Junge Welt" oder einer Bezirkszeitung der SED. Das erste Zitat stammt aus der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung", das zweite aus der Zeitung „Blickpunkt" der Bundesbahn aus dem Jahre 1989.

Seitdem hat sich viel getan. Das Werk ist sehr viel moderner geworden. Ich möchte auch ganz klar sagen, dass eine wichtige Mitgift eingebracht wurde, die droht, verspielt zu werden.

Ich glaube, dass die Misere bei der Bahn in wirklich krassem Widerspruch zu der offiziell bekundeten Politik steht, und zwar der von allen Parteien hier im Deutschen Bundestag, das heißt der Politik, wie sie von den Herren Krause, Wissmann, Müntefering, Klimmt und Bodewig vertreten wird. Sie sagen zwar, dass wir mit Blick auf die Klimakatastrophe unbedingt eine Verkehrswende realisieren müssen, dass die Schiene unbedingt im Zentrum stehen und Vorrang haben müsse.

(Beifall bei der PDS)

Die wirkliche Entwicklung aber sieht so aus – das wissen wir alle –, dass die Anteile der Schiene in den letzten zehn Jahren zurückgegangen sind. Wir wissen, dass die Belegschaft bei der Bahn in den letzten zehn Jahren um 250 000 abgebaut worden ist. Wir wissen, dass die Bahnindustrie allein in den letzten neun Jahren auf ein Drittel geschrumpft ist. Wir hatten im Jahre 1990 noch 100 000 Beschäftigte in der gesamtdeutschen Bahnindustrie. Heute sind es noch ungefähr 35 000. Die Zahl der Beschäftigten im Hennigsdorfer Werk wurde von 8 000 im Jahre 1990 auf jetzt noch 2 500 abgebaut.

(D)

Wir glauben, geschichtlich aufzeigen zu können, dass ein enger Zusammenhang zwischen einer funktionierenden Bahntechnik und einem funktionierenden Schienenverkehr besteht. Man könnte es, wenn genügend Zeit vorhanden wäre, am Beispiel der USA und Großbritanniens belegen. In diesen Ländern wurde die Bahntechnik vor dem Niedergang des Schienenverkehrs abgebaut. Deswegen müssen die Bundesregierung und die Länder die Bahntechnik als eine Schlüsselindustrie begreifen, wenn sie wirklich die Zukunft der Schiene im Blick haben.

Wir stellen stattdessen fest, dass gerade im Bereich der Bahntechnik eine extreme Kapitalkonzentration auf Siemens und Bombardier stattgefunden hat, international auf Siemens, Alstom und Bombardier. Wir glauben, dass hierin – auch wenn man nicht Sozialist ist, sondern rein marktwirtschaftlich diskutiert – eine unheimliche Gefährdung des Wettbewerbs liegt. Dabei spielen noch erhebliche

(Beifall bei der PDS)

fremde Interessen hinein. Beispiel: Bombardier ist weltweit der größte Regionalflugzeughersteller und gleichzeitig weltweit der größte Hersteller von Bahntechnik.

Dr. Winfried Wolf

(A) Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich möchte zum Schluss sagen: Wir glauben, dass Land und Bund gefordert sind, und zwar der Bund als Eigentümer der Deutschen Bahn AG, über die Regionalisierungsmittel, in Bezug auf Art. 87 e des Grundgesetzes und in Bezug auf die konkrete Bestellpolitik. Wir glauben, dass bei einer überzeugenden Politik für die Schiene alle Standorte in der Bahntechnik gesichert werden können.

Mein Wahlkreis ist Mannheim. Ich bin mit Betriebsräten im Mannheimer Adtranz-Werk eng befreundet. Die Adtranz-Kollegen in Mannheim wollen für den Erhalt aller Standorte innerhalb der Bundesrepublik Deutschland kämpfen und glauben, dass eine richtige Bahnpolitik das auch ermöglichen würde.

(Beifall bei der PDS)

Vizepräsident Dr. h. c. Rudolf Seiters: Ich erteile das Wort dem Kollegen Dr. Ditmar Staffelt für die Fraktion der SPD.

Dr. Ditmar Staffelt (SPD): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Zunächst einmal möchte ich auf das Thema der Gefährdung des Standortes Hennigsdorf eingehen. Ich will hier nichts herunterspielen. Aber ich möchte doch zunächst einmal festhalten, dass es jedenfalls nach unserem Erkenntnisstand keinerlei unmittelbare Entscheidung in Bezug auf Hennigsdorf gibt. Dass wir es bei Adtranz mit einem Unternehmen zu tun haben, das in den letzten Jahren leider eine sehr schwierige Geschichte aufweist, steht fest: von der AEG-Zeit über (B) die Zeit mit Daimler-Benz und ABB bis heute mit Bombardier. Viele Fördermittel sind gerade im östlichen Deutschland in Anspruch genommen worden. Dass wir den Prozess, der im Moment innerhalb des Unternehmens stattfindet, begleiten sollten, gegebenenfalls auch kritisch, steht außer Frage.

Ich bin aber sehr dagegen, hier von einer Krise zu sprechen, die jedenfalls zum jetzigen Zeitpunkt aus meiner Sicht keine ist.

(Dr. Winfried Wolf [PDS]: Fragen Sie die Kollegen in Hennigsdorf!)

– Ich sage das nach Gesprächen mit Betriebsräten, mit dem Unternehmen und mit Kundigen in dieser Frage. Ich weiß sehr wohl, dass – wenn die Zahlen richtig sind – Bombardier, europaweit und weltweit aufgestellt, im Moment ein Benchmarking innerhalb des Unternehmens durchführt, das Ergebnisse zeitigen muss, weil es in einer ganzen Reihe von Betrieben Produktüberschneidungen gibt: Wagenkastenrohbau, Innenausbau, Achsgestelle. Davon sind verschiedenste Unternehmensbereiche von Adtranz in Deutschland betroffen, auch Hennigsdorf.

Ich bin mit Ihnen durchaus einer Meinung, dass wir alles Mögliche dafür tun wollen, um möglichst alle Standorte und viele Arbeitsplätze zu erhalten. Zu Hennigsdorf kann ich nur sagen: Die brandenburgische Landesregierung muss darüber nachdenken, was sie tun kann, um diesem Standort zusätzliche Attraktivität zu verleihen. Da ist von der bekannten Bahnteststrecke die Rede; ob das ausreichend sein wird oder nicht, vermag ich nicht zu beurteilen. Aber die brandenburgische Landesregierung kann (C) hier sicher etwas unternehmen.

Sehr wichtig erscheint mir, dass wir Meldungen zufolge ein Problem im Konzern Bombardier in Deutschland haben, dass nämlich der Umsatz je Mitarbeiter bei 162 000 Euro liegt, während er beim Konkurrenten Siemens offenbar bei 276 000 Euro pro Mitarbeiter oder Mitarbeiterin liegt. Dass das betriebswirtschaftliche Maßnahmen auslöst, um wettbewerbsfähig zu bleiben, liegt auf der Hand. Aber die Beantwortung der Frage, ob das immer nur über den Abbau von Beschäftigung möglich ist oder ob es nicht auch andere Formen der Rationalisierung gibt, um die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens zu steigern, müssen wir dem unternehmerischen Feld überlassen. Solche Entscheidungen können wir als Politiker nur schwerlich unmittelbar beeinflussen.

Auf der gestrigen Sitzung des Wirtschaftsausschusses bei der Deutschen Bahn AG hat Herr Mehdorn – das habe ich selber gehört – ausdrücklich gesagt: Es ist Ziel der Unternehmenspolitik der Deutsche Bahn AG, insbesondere in neue Bahnen und neue Waggons sowohl für den Nah- und Regionalverkehr als auch für den ICE-Verkehr zu investieren. Auf meine Frage, was das für Adtranz und die jetzige Diskussion bedeute, hat er uns ausdrücklich gesagt, dass jedenfalls die Deutsche Bahn AG Adtranz sehr viele Aufträge erteilt habe und dass deren Auftragsbücher, so seine Einschätzung, allein aufgrund der Aufträge der Bahn für die nächsten zwei bis drei Jahre gefüllt seien. Ich vermag nicht zu beurteilen, wie Bombardier Aufträge in- (D) nerhalb des Gesamtunternehmens verteilt. Natürlich wird dies auch nach Kostengesichtspunkten geschehen. Das liegt auf der Hand; denn auch die Auftraggeber haben ein Interesse daran, ein wettbewerbsfähiges, kostengünstiges Produkt zu erhalten.

Deshalb, glaube ich, sollten wir mit Augenmaß Gespräche mit den Kolleginnen und Kollegen an allen Standorten von Bombardier in Deutschland führen und sollten den Prozess begleiten. Allerdings sollten wir keine Panikmache betreiben. Ich gehe davon aus, dass diejenigen, die wie Ministerpräsident Stolpe heute vor Ort sind, einen Weg finden werden, um mit der Belegschaft und der Unternehmensleitung im Dialog zu bleiben, die, soweit ich weiß, in zwei bis drei Monaten erste Entscheidungen treffen möchte. Ich meine, erst dann sollten wir weiterdiskutieren.

Wir müssen auch gegenüber der Unternehmensleitung immer wieder darauf hinweisen, dass gerade die ostdeutschen Standorte aus unserer politischen Sicht eine besondere Priorität genießen müssen, weil dort die wenigen industriellen Kerne nicht auf dem Spiel stehen dürfen, und dass viele Subventionen des Staates in den dort getätigten Investitionen stecken. Ich glaube also, es gibt hier eine Verpflichtung über das rein Unternehmerische hinaus.

Schönen Dank.

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

(A)

Vizepräsident Dr. h. c. Rudolf Seiters: Für die CDU/CSU-Fraktion spricht der Kollege Ulrich Klinkert.

Ulrich Klinkert (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die Probleme von Adtranz und der Deutschen Bahn fallen in eine Zeit von Inflation, Stagnation und steigender Arbeitslosigkeit insbesondere in den neuen Bundesländern. Es vergeht kein Tag, an dem die Wirtschaftsprognosen nicht gesenkt werden müssen oder an dem man nicht von weiteren Betriebsschließungen lesen muss. Erstmals seit der Wiedervereinigung gibt es im ersten Halbjahr 2001 mehr Firmenpleiten als Firmenneugründungen in den neuen Bundesländern. Dies ist kein Zufall. Dies ist das Ergebnis Ihrer Politik.

(Beifall bei der CDU/CSU und der F.D.P.)

Es ist auch kein Zufall, dass es die meisten Firmenpleiten in den rot-rot regierten Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt gibt,

(Dr. Ditmar Staffelt [SPD]: In Brandenburg!)

in denen das von der SPD favorisierte Modell für Berlin oder für ganz Deutschland schon seit Jahren – aus Ihrer Sicht: erfolgreich – praktiziert wird. In diese Zeit des Abschwungs Ost platzt dann die Meldung, dass 2 500 Arbeitsplätze bei Adtranz in Hennigsdorf und weitere 5 000 bei Zulieferern gefährdet sind. Wenige Tage später gibt der Chef der Deutschen Bahn, Herr Mehdorn, die Schließung von acht seiner 18 Instandhaltungswerke bekannt, wodurch insgesamt 5 900 Arbeitskräfte freigesetzt werden.

(B)

(Dr. Ditmar Staffelt [SPD]: Warum haben Sie denn gestern Abend nicht voll interveniert, als Sie bei dem Gespräch mit Herrn Mehdorn dabei waren? Da hätten Sie doch einmal den Mund aufmachen können!)

– Um auf Ihren Zwischenruf, Herr Staffelt, einzugehen: Ich habe Herrn Mehdorn gestern Abend gefragt, wie er begründet, dass die Mehrzahl der Schließungen in den neuen Bundesländern zu verzeichnen ist. Er hat dort nicht die volle Wahrheit gesagt. Er hat zum Beispiel nicht gesagt – das verwundert und empört mich am meisten –, dass alle vier Standorte in Sachsen geschlossen werden. Ich glaube, wir sollten uns dies – das gilt fraktionsübergreifend – nicht weiter gefallen lassen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der F.D.P. sowie bei Abgeordneten der PDS)

Von den 5 900 Arbeitskräftefreisetzungen werden allein 2 300 in Sachsen erfolgen.

Was mich dabei besonders verwundert, ist die Tatsache, dass im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn mehrere Staatssekretäre der Bundesregierung und immerhin auch ein Abgeordneter der Grünen sitzen. So sehe ich in der Verabschiedung der Deutschen Bahn aus Sachsen und aus den neuen Bundesländern insgesamt durchaus keinen Zufall, sondern politischen Willen. Wenn der Bundeskanzler im Sommer wieder durch die neuen Bundesländer tourt, dann sollte man ihn schonungslos mit den Ergebnissen seiner verfehlten Wirtschaftspolitik konfrontieren. Man muss dem Bundeskanzler sagen: Dieser Abschwung Ost ist sein Abschwung.

(Beifall bei der CDU/CSU und der F.D.P.)

(C)

Zwar sitzt kein Mitglied der Bundesregierung im Aufsichtsrat von Adtranz; dennoch ist die Krise dieses Unternehmens als ein Ergebnis der rot-grünen Wirtschaftspolitik anzusehen.

Worum geht es? Wie wir wissen, ist Adtranz in ausländischem Besitz. Diese Bundesregierung tut alles, um ausländische Investoren aus Deutschland zu vergraulen.

(Susanne Kastner [SPD]: Jetzt wird das Ganze aber ein bisschen unsachlich, Herr Klinkert!)

Die Bundesregierung hat zum Beispiel als Gegengeschenk für die Wahlkampfhilfe der Gewerkschaften für die SPD in Höhe von 8 Millionen DM ein aufgeblähtes Betriebsverfassungsgesetz verabschiedet, das insbesondere ausländische Investoren von deutschen Standorten abschreckt.

(Widerspruch bei der SPD – Susanne Kastner [SPD]: Herr Klinkert, seit wann sind Sie in der CDU?)

Als Entgegenkommen an die Grünen werden die Genehmigungsverfahren bis zur Unmöglichkeit verkompliziert. Meine Damen und Herren von der SPD, ich kann verstehen, dass Sie das innerlich aufwühlt. Aber Sie müssen diese Wahrheiten ertragen; denn Sie haben sie schließlich verursacht und zu verantworten.

(Beifall bei der CDU/CSU und der F.D.P. – Susanne Kastner [SPD]: Seit wann sind Sie in der CDU?)

(D)

Sie treiben die Energiepreise in astronomische Höhen. Wie wir bei einer Anhörung heute von einigen Sachverständigen erfahren haben, sind weitere Preissteigerungen im Bereich der Energie zu erwarten, nicht zuletzt durch die KWK-Pläne, die die rot-grüne Bundesregierung verabschiedet hat. Dies könnte zu weiteren Firmenschließungen, insbesondere bei energieintensiven Betrieben, zum Beispiel in der Aluminiumindustrie, führen.

Zurück zu Hennigsdorf. Wir sehen dennoch Chancen für diesen Standort. Der brandenburgische Wirtschaftsminister Fürniß hat die finanzielle Unterstützung für den Bau einer Teststrecke angekündigt. Ich glaube, dadurch würde der Standort aufgewertet werden und kurze Wege zwischen Forschung, Erprobung und Produktion wären gewährleistet. Aber auch die Bundesregierung ist aufgefordert, sich für den Erhalt von Hennigsdorf einzusetzen. Was den Beschäftigten im hessischen Betrieb Holzmann recht ist, muss den ostdeutschen Mitarbeitern von Adtranz billig sein.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Ich fordere die Bundesregierung auf, zu erklären, dass sich die von ihr entsandten Mitglieder des Aufsichtsrates der Deutschen Bahn gegen die Pläne von Herrn Mehdorn, gegen den Kahlschlag Ost stellen und ihm nicht zustimmen werden.

Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der F.D.P. – Renate Blank [CDU/ CSU]: Das hätten Sie von 1994 bis 1998 nicht gesagt!)

(A)

Vizepräsident Dr. h. c. Rudolf Seiters: Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht der Kollege Albert Schmidt.

Albert Schmidt (Hitzhofen) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Die allermeisten von uns in diesem Haus waren sich 1993 und 1994 einig, dass mit der Organisationsprivatisierung des Systems Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, zusammengeführt aus der ehemaligen Bundesbahn und der ehemaligen Reichsbahn, mehr als nur eine Umorganisation, eine Umstrukturierung verbunden ist; man ging davon aus, dass damit vielmehr der Auftrag und der Wille des allergrößten Teils dieses Hauses einhergeht, dieses System auf dem Markt konkurrenzfähig zu machen, es unternehmerisch zu führen und produktiver zu werden.

In den letzten Jahren haben sowohl die Vorstände, und zwar alle, als auch die Arbeitnehmervertretungen, die Betriebsräte, die Gewerkschaften, eindrucksvoll bewiesen, dass sie sehr wohl in der Lage sind, durch die Mischung von Konflikt und Kooperation, die nun einmal zum Zusammenwirken der Tarifpartner gehören, ungeheure Produktivitätsfortschritte zu erzielen und dabei schwierige Einschnitte sozialverträglich und ohne betriebsbedingte Kündigungen vorzunehmen.

Ich glaube, wir sind uns trotzdem einig, dass der Bund auch heute noch eine doppelte Verantwortung für die Marktchancen der Bahn hat: zum einen eine verkehrspolitische Verantwortung durch die Gestaltung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen,

(B)

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

die sich natürlich mittelbar auf die Unternehmen auswirken, und zum anderen eine besondere Verantwortung als Eigentümer des Unternehmens Deutsche Bahn Aktiengesellschaft. Infolgedessen finde ich es angemessen, dass wir über diese Frage heute diskutieren. Diese Diskussion müssen wir in unserer mittelbaren Verantwortung für die Bahnindustrie führen, denn die Auftragslage hängt natürlich auch ein Stück weit von dem ab, was wir hier tun oder nicht tun.

Liebe Kolleginnen und Kollegen von der Union, ich möchte noch einmal die Situation der letzten Jahre in Erinnerung rufen. Von Jahr zu Jahr – ich habe dies sehr genau in Erinnerung – wurden weniger neue Züge bestellt und von Jahr zu Jahr wurden Bestelloptionen zurückgenommen, weil die DB als Unternehmen das Geld nicht mehr hatte, um die neuen Züge zu bestellen und zu kaufen.

(Manfred Grund [CDU/CSU]: Das ist jetzt besser!)

– Herr Kollege Grund, es ist besser, das ist kein Witz. – Zum ersten Mal seit langem hat die Bahn jetzt ihre beabsichtigten Bestellungen für neue Züge um 2 Milliarden DM auf 8,5 Milliarden DM in den nächsten fünf Jahren gesteigert. Mit einer Zusage der Bundesregierung von 27 Milliarden DM bestehen zum ersten Mal seit langem solide Investitionsgrundlagen für die nächsten drei Jahre. Dies haben wir im Bundestag beschlossen und so wird es auch im Haushaltsplan verankert werden. Wir haben die Regionalisierungsmittel zur Bestellung von Nahverkehrszügen durch die Länder auf 13,5 Milliarden DM gesteigert und wir haben von 1994 bis einschließlich 2002 über 20 Milliarden DM für die soziale Abfederung – auch von Personalanpassungen inklusive der aktuellen Verlängerung der Vorruhestandsregelung – eingesetzt. Hier wurde ein großes Stück Verantwortung wahrgenommen, und das ist gut so.

(C)

Was können und müssen wir im Gegenzug vom Unternehmen Deutsche Bahn erwarten? Wenn wir als Gesetzgeber sehr viel Geld zur Verfügung stellen, müssen wir auch Erwartungen an das Unternehmen formulieren.

Wir erwarten erstens – ich sage das ganz deutlich –, dass die Aussagen der Verkehrsminister – das gilt für Müntefering, für Klimmt und für Bodewig – ernst genommen werden, die besagten, dass keine betriebsbedingten Kündigungen in die Arbeitslosigkeit erfolgen sollen.

Wir erwarten zweitens, dass sämtliche Auszubildenden ihre Ausbildung ordnungsgemäß abschließen können und vom Unternehmen übernommen werden.

Wir erwarten drittens, dass diejenigen zwei Drittel der Arbeitnehmer, die von den drohenden Werksschließungen betroffen sind, einen tarifvertraglichen Anspruch auf gleichwertige Beschäftigung im Unternehmen haben. Sie müssen diese Beschäftigungsmöglichkeit wirklich erhalten. Auch für das restliche Drittel der Arbeitnehmer müssen Ersatzarbeitsplätze – auch durch Anstrengungen der Deutschen Bahn AG – geschaffen werden.

(D)

(Ulf Fink [CDU/CSU]: Wir reden hier doch über Adtranz/Hennigsdorf! Reden Sie mal zum Thema!)

Zu den einzuholenden Arbeitsangeboten gehören auch qualifizierende, beschäftigungsfördernde Maßnahmen, die das Unternehmen in der jeweiligen Region unterstützen muss.

Wir erwarten viertens, dass die Bundesregierung das Standortkonzept, das im Raum steht, mit aller Verantwortung prüft. Ich spreche in diesem Zusammenhang auch das Bundeskanzleramt an. Bei einem Vorgang dieser Größenordnung muss es sich um ein Chefthema handeln und im Bundeskanzleramt entsprechend geprüft werden. Ein aktives Standortmanagement in den betroffenen Regionen – ob in Nürnberg, Sachsen oder sonst wo – ist nun im Zusammenwirken zwischen der Landesebene, der kommunalen Ebene, dem Unternehmen selbst und auch der Bundespolitik gefragt.

(Beifall bei der PDS – Hans-Michael Goldmann [F.D.P.]: Wer hat da geklatscht?)

Ich habe es eingangs gesagt: Gefordert sind jetzt in erster Linie der Vorstand des Unternehmens und die Arbeitnehmervertretungen, nämlich die Betriebsräte und die Gewerkschaften. Wir haben allen Anlass, ihnen zuzutrauen, dass diese mit der Situation sinnvoll und verantwortungsbewusst umgehen.

Ich sehe noch eine Menge offener Punkte und möchte einen letzten nennen: Bei diesem Standortkonzept ist unterstellt worden, dass lediglich 3 Prozent aller Aufträge als

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Fremdaufträge von außen in die Werke kommen. Das ist eine völlig verfehlte Annahme angesichts dessen, dass wir zunehmend mehr Verkehr von NE-Bahnen – nicht staatlichen Bahnen – haben. In den entsprechenden Fuhrparks wird es – zum Teil besteht er schon – zu einem Restaurationsbedarf kommen.

Es gibt also noch eine Menge zu diskutieren. Wir sollten hier nicht mit klugen politischen Ratschlägen und parteipolitischem Gezänk vorgehen. Wir sollten unsere Verantwortung – also die des Bundes – ernst nehmen. Dafür werden wir uns einsetzen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der SPD – Ulf Fink [CDU/CSU]: Was haben Sie nun gesagt?)

Vizepräsident Dr. h. c. Rudolf Seiters: Das Wort hat der Kollege Horst Friedrich für die Fraktion der F.D.P.

Horst Friedrich (Bayreuth) (F.D.P.): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Eigentlich hätte ich gedacht, wir hätten eine Aktuelle Stunde zur problematischen Situation in Hennigsdorf. Bisher, gerade in der letzten Rede, habe ich eigentlich mehr über die Problematik der Ausbesserungswerke der DB gehört. Diese haben vielleicht auch ein wenig etwas damit zu tun, aber mit Hennigsdorf nur ganz am Rande.

Ich schlage vor, uns auf Hennigsdorf zu konzentrieren. Hiermit hängt grundlegend eine gewisse Problemstellung zusammen, die der Kollege Schmidt schon angesprochen hat, nämlich die Privatisierung der Bahn. Wie ist denn die Situation? Wir hatten und wir haben im Wesentlichen einen Nachfrager für Dienstleistungen und Fahrzeuge der Bahnindustrie. Das ist nach wie vor die Deutsche Bahn. Vorher war es im Westen die Deutsche Bundesbahn und im Osten die Deutsche Reichsbahn; ihr arbeitete die Deutsche Waggonbau zu.

Mit der Privatisierung der Bahn 1994 hatte Herr Dürr als Vorstandsvorsitzender seine Rechte genutzt, die Abschaffung des Umwegs und eine Umstellung bei Bestellungen von Fahrzeugen durchzusetzen. Er hat nicht mehr in Abstimmung mit den ehemaligen Bundesbahn-Zentralämtern definiert, wie eine Lokomotive oder ein Waggon auszusehen haben – die Preise waren zufälligerweise immer genau die, die man vorher angesetzt hatte –, sondern er hatte sich im Wege des Verhandlungsverfahrens auch aus dem europäischen Raum Angebote machen lassen und hat die Unternehmen teilweise – Schuld daran waren die selber – dazu gezwungen, zu Preisen unter den Gestehungskosten abzuliefern, damit sie überhaupt im Geschäft waren.

Es gab Siemens, Adtranz – vormals AEG –, Talbot, Linke-Hofmann-Busch und kleinere Firmen wie Graf; hinzu kam mit der Einigung die Deutsche Waggonbau. Dann kam Bombardier aus Kanada und hat zunächst Talbot aufgekauft, sich bei der Deutschen Waggonbau engagiert und hat nun einen weiteren Konkurrenten durch Aufkauf vom Markt genommen, nämlich Adtranz. Dass das Konsequenzen haben musste, war gerade im Hinblick auf Adtranz eigentlich klar zu erkennen, denn Adtranz hatte vorher schon in Nürnberg Werke geschlossen, ohne dass deswegen der große Aufschrei durch die Republik gegangen wäre,

(Renate Blank [CDU/CSU]: Da haben wir keine Aktuelle Stunde beantragt!)

obwohl in Nürnberg durch Probleme bei Grundig und anderen Firmen ebenfalls eine relativ schwierige Situation am Arbeitsmarkt herrscht.

Wo liegt eine Lösung des Problems? Die Bahn hat heute erklärt, wenn ich der Wirtschaftsseite der „Welt“ glauben darf, dass Herr Mehdorn als Ausgleich für die Schließung der Ausbesserungswerke für 8,5 Milliarden DM neue Fahrzeuge bestellt.

(Albert Schmidt [Hitzhofen] [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Stimmt ja!)

Das wäre ja eigentlich ein Signal an die Bahnindustrie zu sagen: Donnerwetter, 8,5 Milliarden DM – daran können wir uns ja beteiligen.

(Albert Schmidt [Hitzhofen] [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ist auch so!)

Man höre sich einmal in Deutschland um: Jetzige Wettbewerber der Deutschen Bahn sagen, sie würden mehr auf die Schiene setzen und mehr anbieten. Es gibt Firmen, die schon am Markt sind: Bei Düsseldorf zum Beispiel hatte ein Unternehmen eine Strecke übernommen, auf der 800 Personen befördert wurden. Mittlerweile sind es 12 800 Fahrgäste. Dieses Unternehmen würde gerne das Angebot noch weiter ausweiten, das Problem ist bloß, dass sie keine Wagen und keine Lokomotiven bekommen, weil die deutsche Waggonbauindustrie Lieferzeiten hat.

(Albert Schmidt [Hitzhofen] [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Weil Sie die Kapazitäten kaputt gemacht haben!)

Bei mir vor Ort ist der neue Pendolino – Baureihe 612, gebaut von Adtranz – mit über einem Jahr Verspätung aufgrund von Lieferschwierigkeiten bei Adtranz, offensichtlich wegen Kapazitätsproblemen, ausgeliefert worden. Das steht eigentlich in krassem Widerspruch zu den jetzt aufgestellten Behauptungen, es gäbe keine Aufträge.

Das Problem werden wir auf Dauer nicht politisch lösen, zumindest nicht so, indem wir fordern, dass Hennigsdorf oder welcher Standort auch immer auf jeden Fall erhalten bleiben müsse. In Bezug auf das, was nötig ist, sind wir auf unserer Seite allerdings ziemlich eindeutig: Wir brauchen eine moderne Eisenbahnpolitik,

(Hans-Michael Goldmann [F.D.P.]: Richtig!)

wir brauchen die Trennung von Netz und Betrieb,

(Hans-Michael Goldmann [F.D.P.]: Richtig!)

wir brauchen mehr Wettbewerb auf der Schiene,

(Hans-Michael Goldmann [F.D.P.]: Und Versteigung!)

dann gibt es wieder mehr Nachfrage nach entsprechenden Leistungen, und wir brauchen, liebe Freunde von Rot und Grün, endlich eine Standortpolitik, die die Lohnkosten

Horst Friedrich (Bayreuth)

(A) und damit die Fertigungskosten in Deutschland so absenkt, dass deutsche Werke im Benchmarking, wie es so schön neudeutsch heißt, gegenüber Anbietern außerhalb Deutschlands – GEC Alstom und wie sie alle heißen mögen – konkurrenzfähig sind.

(Beifall bei der F.D.P.)

Da setzt politisch verantwortliches Handeln an. Darüber hinaus muss man sich über bestimmte andere Punkte einigen.

Ich glaube nicht, dass es bei allem Engagement letztendlich gelingt – ich unterstütze jedes Engagement, das hilft –, den Kollegen und den Arbeitern in Hennigsdorf eine Chance auf Weiterarbeit zu geben. Wir müssen aber losgelöst von der Ad-hoc-Debatte, der aktuellen Problemlage und der gegenseitigen Schuldzuweisungen schon versuchen, eine Grundlage dafür zu schaffen, dass Arbeitsplätze in der Bahnindustrie langfristig und sinnvoll erhalten bleiben können. Man muss da ansetzen, wo ich geendet habe. Mit dem verbalkosmetischen Austausch, den Sie vornehmen, kommen wir nicht weiter.

Danke sehr.

(Beifall bei der F.D.P. sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Vizepräsident Dr. h. c. Rudolf Seiters: Für die Bundesregierung spricht der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, der Kollege Stephan Hilsberg.

(B)

Stephan Hilsberg, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Mein erstes Wort gilt den Hennigsdorfern. Die Proteste, die sich aus den Sorgen um den Standort und die Arbeitsplätze herleiten, sind nicht nur verständlich, sondern in meinen Augen auch berechtigt. Sorgen um den eigenen Standort und um den Arbeitsplatz sind immer auch Sorgen um die persönliche und regionale Existenz. Da ist es nur allzu richtig – in unserer Mediendemokratie erst recht – wenn man mit öffentlichen Kundgebungen auf diesen Umstand aufmerksam macht, um deutlich zu machen: Wir werden uns mit der Situation nicht abfinden. Wir wollen, dass Politik und Wirtschaft sich um uns kümmern, damit für uns eine gute Existenzperspektive bleibt.

(Beifall bei der SPD, dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS)

Natürlich – da hat Herr Staffelt völlig Recht – gibt es überhaupt keinen Grund zur Panikmache, gerade weil Angst der schlechteste aller Ratgeber ist. Man hat auch nichts davon, wenn man Leute sozusagen wild macht. Aber das tun die Hennigsdorfer auch nicht. Im Übrigen sind die Schwierigkeiten in Hennigsdorf, von denen wir schon lange wissen und die wir schon eine Weile begleiten – auch das ist deutlich geworden; Herr Friedrich, gut, dass Sie das so angesprochen haben –, keineswegs ein Symbol für einen vermeintlichen Abschwung in Ostdeutschland. Die übrigen Zahlen der wirtschaftlichen Entwicklung gerade im verarbeitenden Gewerbe in Ostdeutschland sind besser als die in den alten Bundesländern. Das muss man hier auch einmal sagen. (C)

(Manfred Grund [CDU/CSU]: Das ist Pfeifen im Wald! Im dunklen Wald gepfiffen ist das! Aber schlecht gepfiffen!)

– Sie brauchen den entsprechenden Informationen aus den eigenen Wirtschaftsforschungsinstituten bis hin zu dem aus Halle, die auf diese Perspektiven hinweisen, keinen Glauben zu schenken; aber das sind schlicht und einfach Fakten.

(Manfred Grund [CDU/CSU]: Ich traue meinen eigenen Augen mehr als den Wirtschaftsforschungsinstituten!)

Wie Sie damit politisch umgehen, steht in Ihrer Verantwortung. Aber was vor Ort wirtschaftlich passiert,

(Renate Blank [CDU/CSU]: Auf niedrigem Niveau!)

das hat man zur Kenntnis zu nehmen, übrigens gerade in Verantwortung für die regionale Perspektive in vielen Ländern Ostdeutschlands.

In Henningsdorf werden wir Zeuge eines Konsolidierungsprozesses in der Bahnindustrie, der nicht erst in diesem Jahr angefangen hat, sondern der schon eine ganze Weile zurückgreift. Dieser Konsolidierungsprozess führt zu schwierigen Entscheidungen und natürlich zu sozialen Härten. Weil er zu sozialen Härten führt, ist er nicht allein eine Frage der Wirtschaft, sondern hat eine enorme politische Dimension. Das ist ein politischer Vorgang und wir alle müssten hier so darüber diskutieren, dass deutlich (D) wird, dass wir uns der politischen Verantwortung für diesen Vorgang bewusst werden, und zwar in einer Art und Weise, dass die Leute vor Ort uns verstehen und dass sie das Gefühl haben, wir nehmen sie ernst.

Wir brauchen geeignete politische Instrumente, mit denen die Situation vor Ort gelindert werden kann, mit denen dort, wo es möglich ist, eine Perspektive wieder hergestellt werden kann. Und wir brauchen begleitende Maßnahmen.

(Renate Blank [CDU/CSU]: Meint er vielleicht ein Investitionsprogramm?)

In Bezug auf den Standort Hennigsdorf ist zum Beispiel darüber zu reden, dass mit der Teststrecke ein gutes Angebot unterbreitet worden ist. Die Teststrecke kann die Zukunft dieses Standortes mit garantieren. Das Unternehmen muss selbst entscheiden, ob es diese Option annehmen will. Wir machen dieses Angebot und ich kann hier vonseiten der Bundesregierung sagen: Wir haben nach Prüfung der Fördermöglichkeiten grünes Licht für die Infrastruktur der Teststrecke gegeben und es ist Sache des Landes Brandenburg und des Unternehmens, die entsprechenden Mittel dafür einzusetzen. Die GA-Mittel für die Finanzierung solcher Fördermöglichkeiten werden zur Hälfte vom Bund gegeben; daran liegt es nicht. In puncto Teststrecke kann man eine Menge machen. Außerdem verfolgen wir noch eine ganze Reihe weiterer Möglichkeiten.

Wir haben die Situation, dass die Deutsche Bahn selbst ein Problemfall ist, der saniert werden muss; darüber

Parl. Staatssekretär Stephan Hilsberg

(A) haben wir heute lange geredet. Aber ohne die Bereitstellung zusätzlicher Mittel für die Netzertüchtigung wird das nicht gehen. Wir haben für die Sanierung und Instandsetzung Mittel zur Verfügung gestellt: 2 Milliarden DM in diesem Jahr, insgesamt 6 Milliarden DM in den nächsten drei Jahren. Damit schaffen wir die Möglichkeit, dass zusätzliches Material in höheren Geschwindigkeiten fahren kann.

Die Bahn hat einen großen Bedarf an Hightech-Produkten bei Waggons, Triebwagen usw. Vor diesem Hintergrund gibt es keinen Anlass, sich auf Dauer um die Zukunft der Bahnindustrie Sorgen zu machen.

(Beifall des Abg. Albert Schmidt [Hitzhofen] [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Es sind aber auch andere Prozesse zu berücksichtigen, insbesondere auf dem Weltmarkt in diesem Bereich. Wenn sich die Bahn nicht nur auf Anbieter in Deutschland beschränkt, sondern sich auf Anbieter in Europa und in anderen Teilen der Welt umorientiert, muss sich auch die Bahnindustrie auf andere Kunden umorientieren. Sie darf sich nicht auf die DB AG und nicht auf die im Bundesbesitz befindlichen Bahnen in Deutschland beschränken, sondern muss sich auf Bahnunternehmen in anderen Ländern umorientieren.

Vor diesem Hintergrund sind auch die neuen wirtschaftlichen Verbindungen zu sehen. Es ist ja schließlich nicht nur Bombardier, das sich um deutsche Unternehmen bemüht. Eine Sache muss ich Ihnen, nicht nur vor dem Hintergrund unseres Binnenmarktes, ganz klar sagen: Wir bekennen uns zu einer internationalen Wirtschaft. Anders (B) lassen sich unsere Probleme doch gar nicht lösen.

(Beifall bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Sie können hier doch nicht versuchen, nationale Ressentiments zu mobilisieren, wenn wir gleichzeitig für Deutschland als Wirtschaftsstandort für Investitionen aus vielen anderen Ländern werben. Wer so mit dem Problem umgeht, der macht den Wirtschaftsstandort Deutschland schlecht. Das, meine ich, kann sich nicht einmal eine CDU leisten.

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Ich will noch einige weitere Punkte nennen. Wir sind uns auch bewusst, dass es nicht nur um den Standort Hennigsdorf geht; es gibt viele andere Standorte, die sich ebenfalls Sorgen machen. Wir haben auch Sorge dafür zu tragen, dass die wirtschaftliche Entwicklung vor Ort in einer Art und Weise stattfinden kann, dass diese Regionen ihre Zukunft behalten. Es wird darauf ankommen, aus diesen Bedingungen insgesamt eine optimale Entscheidung zu treffen. Dass so etwas möglich ist, zeigt beispielsweise die Perspektive des Ausbesserungswerkes Stendal, wo es offenbar gelingen kann, eine Lösung zu finden, die zum Erhalt dieses Standortes führt. So sehe ich Möglichkeiten auch in verschiedenen anderen Bereichen.

Natürlich reicht es nicht aus, als Bundesregierung vor dem Parlament Stellung zu nehmen. Es ist nötig und richtig, dass wir uns darüber unterhalten; aber ich werde mir (C) persönlich vor Ort ein Bild von der Lage machen und mit den betroffenen Mitarbeitern, dem Betriebsrat und der Geschäftsführung darüber reden, was man zusätzlich tun kann.

(Ulrich Klinkert [CDU/CSU]: Waren Sie auch in Sachsen?)

– Wir haben uns noch nie zurückgehalten, wenn es um die Sorgen einzelner Standorte ging. Das werden Sie uns nicht vorwerfen können, Herr Klinkert.

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wir werden überall dort vor Ort sein, wo es nötig ist, wo diskutiert werden kann, wo Chancen bestehen und wo mit politischen Maßnahmen geholfen werden kann. Dies ist keine Frage des Standorts. Wir sind für alle Standorte zuständig und für die gesamte Bahnindustrie gleichzeitig mitverantwortlich.

(Friedhelm Ost [CDU/CSU]: Vielleicht treffen Sie dort Ihre Cousinen!)

Aber es gibt noch einen anderen Punkt. Das sage ich ganz bewusst an die Hennigsdorfer gerichtet: Ich wünsche Ihnen bei Ihren Bemühungen um den Standort viel Glück; diese Bemühungen sind nicht falsch.

(Ulf Fink [CDU/CSU]: Etwas Hilfe wäre schon besser!)

Aber ich wünsche Ihnen auch das notwendige Augenmaß dafür, dass Sie die richtigen Maßnahmen treffen. Lassen Sie sich nicht politisch instrumentalisieren! Es gibt verschiedene Akteure, die das Problem Hennigsdorf/Adtranz/ (D) Bombardier mit ihren eigenen politischen Wünschen aufladen; aber das Schicksal der anderen ist ihnen an dieser Stelle gleichgültig. Lassen Sie sich nicht instrumentalisieren! Wir wissen, wie die politischen Geschicke vor Ort gelegentlich behandelt werden.

Wir haben ein Augenmerk auf den Standort Hennigsdorf wie auf die gesamte Situation in der Bahnindustrie. Wir werden uns für eine verantwortbare Handlungsweise entscheiden. Ich habe dafür bereits einige Beispiele genannt.

(Ulf Fink [CDU/CSU]: Viel war das nicht, Herr Hilsberg!)

Das, was für die Vergangenheit gilt, wird an dieser Stelle auch für die Zukunft gelten.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsident Dr. h. c. Rudolf Seiters: Ich erteile nunmehr dem Kollegen Friedhelm Ost das Wort; er spricht für die CDU/CSU-Fraktion.

Friedhelm Ost (CDU/CSU): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Staatssekretär Hilsberg wünscht den Menschen in Hennigsdorf viel Glück. Das ist schon viel wert; aber Sie haben uns nicht verraten, was Sie

Friedhelm Ost

(A) diesen Menschen bei der Ortsbesichtigung konkret anbieten wollen.

(Ulf Fink [CDU/CSU]: So ist das!)

Natürlich haben wir alle – deswegen sprechen wir hier und heute darüber – Verständnis für die Sorgen der Menschen in Hennigsdorf. Es genügt allerdings nicht, seitens der Bundesregierung zu erklären, dass sie sich nicht damit abfinden wird, wie Sie es getan haben. Das ist, glaube ich, zu wenig. Auch der Besuch alleine bringt es nicht. Überlegen Sie sich vorher, was Sie da wirklich konkret tun können, damit Sie nicht nur einen Informationsbesuch machen und vielleicht noch liebe Verwandte treffen, wie das andere machen, das Ganze dann zur Chefsache erklärt wird und die Sache damit erledigt ist.

(Dr. Ditmar Staffelt [SPD]: Kollege Hilsberg hat konkrete Empfehlungen gemacht!)

– Lieber Herr Kollege Staffelt, ich bin ja mit Ihnen einverstanden, dass es hier in der Tat auch um eine Frage des Benchmarking geht. Da müssen Standortfaktoren hart geprüft werden; es dürfen nicht nur irgendwelche guten Wünsche seitens der Bundesregierung ausgesprochen werden. Wenn Sie mit Unternehmensleitungen und auch ausländischen Investoren sprechen, die den Sprung mit Kapital in die neuen Bundesländer gewagt haben, stellen Sie fest, dass sie übereinstimmend sagen, dass sich die Bedingungen in den letzten zwei Jahren deutlich verschlechtert und nicht verbessert haben.

Es ist schon darauf hingewiesen worden: Sie haben eine große Wachstumspolitik angekündigt. Hier werden (B) auch bezüglich der Bahn – das Aufsichtsratsmitglied hat ja vorhin großartige Zahlen genannt – große Dinge verkündet; aber sie werden nicht eingehalten. Sie sehen das beim gesamtwirtschaftlichen Wachstum. Sie sind mit der Erwartung von rund 3 Prozent gestartet. Sie sind jetzt – wir haben Mitte des Jahres – bei 1,2 Prozent angelangt und am Ende landen Sie in der Stagflation.

Wenn hier gesagt wird, auch von Herrn Hilsberg, das produzierende Gewerbe floriere geradezu in den neuen Bundesländern, dann ist das auch nur ein Teil der Wahrheit. Zum einen ist der Anteil viel zu klein, um die neuen Bundesländer wirklich im Wachstum voranzubringen. Zum anderen tun Sie alles, damit auch das verarbeitende Gewerbe sozusagen Schwung verliert.

Sie werden am Ende eine Stagflation haben. Sie haben heute gelesen: Die Zahl der Pleiten erreicht neue Rekorde. So ist aus dem Kanzler des Aufschwungs, den er für sich reklamiert hat, der Kanzler des Abschwungs, der Pleiten, der Arbeitslosigkeit, der hohen Inflation geworden.

(Beifall bei der CDU/CSU – Widerspruch bei der SPD)

Natürlich hängt das alles auch mit Hennigsdorf zusammen. Sie haben die Standortfaktoren überhaupt nicht verbessert. Der Kollege Staffelt hat ja Recht: Es geht um Benchmarking; es geht darum, zu schauen, mit welchen Faktoren, vor allen Dingen mit welchen Kostenfaktoren Produkte optimal hergestellt werden können. Das gilt auch für Hennigsdorf.

(C) Natürlich müssen wir auch gemeinsam überlegen, was getan werden kann. Wir haben Ihnen ja konkrete Vorschläge gemacht, die Sie teilweise als Konjunkturprogramm, als Schnellschuss abtun. Schauen Sie sich die Punkte genau an, insbesondere auch hinsichtlich der Auswirkungen auf die neuen Bundesländer, auf Firmen, die dort investiert haben, die dort noch investieren. Ich halte überhaupt nichts davon, wenn wir hier zusammenkommen und das Totenglöcklein läuten und schon von sozial verträglichen Lösungen sprechen. Erstens sind sie teuer und zweitens bringen sie für die Menschen keine Perspektive. Sie geben ihnen vielleicht ein Stück Gewissheit, dass sie einige Wochen oder Monate finanziell über die Runden kommen; aber dann landen sie in der Arbeitslosigkeit.

In der Verkehrspolitik des Bundes gab es nur beim Wechsel der Verkehrsminister Tempo. Auf allen anderen Feldern gab es überhaupt kein Tempo, keine vernünftige Veränderung.

(Beifall bei der CDU/CSU – Zurufe von der SPD)

Beim Adtranz-Werk handelt es sich um eine typische Wachstumstechnologie.

(Zuruf des Abg. Reinhard Weis [Stendal] [SPD])

– Vielleicht hören Sie mal zu; Sie können gut davon lernen.

(Widerspruch bei der SPD)

Sie lernen doch schon in der Schule, dass Sie nur etwas sagen sollen, wenn Sie gefragt werden. (D)

(Reinhard Weis [Stendal] [SPD]: Herr Oberlehrer!)

Sie haben mit der Bahnindustrie eine deutsche Zukunftsindustrie begraben. Selbst die modernste Technologie, Transrapid, haben Sie begraben.

(Reinhard Weis [Stendal] [SPD]: Transrapid – dafür waren Sie verantwortlich!)

Jetzt müssen wir aufpassen, dass wir dank Ihrer Politik nicht auch noch die Reste beerdigen. Deshalb sollten wir in der Verkehrspolitik, in der Wirtschaftspolitik, in der Finanz- und in der Steuerpolitik die Weichen neu stellen, besser jedenfalls, als Sie das tun.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der F.D.P.)

Vizepräsident Dr. h. c. Rudolf Seiters: Der Kollege Reinhard Weis spricht nun für die SPD.

Reinhard Weis (Stendal) (SPD): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich möchte die Fokussierung auf den Adtranz-Standort Hennigsdorf, die uns durch den Titel der Aktuellen Stunde von der PDS vorgegeben wurde, etwas aufbrechen.

(Zuruf von der CDU/CSU: Auch das noch!)

Reinhard Weis (Stendal)

(A) Meine Vorredner, der Kollege Staffelt und auch Herr Staatssekretär Hilsberg, haben beschrieben, wie begrenzt die Handlungsoptionen der Bundespolitik in das Unternehmen Adtranz/Bombardier hinein sind. Das ist anders als bei einem anderen Problem, das gestern und heute auch die Zeitungen bestimmt, bei dem wir tatsächlich bundespolitisch einen direkten Bezug zwischen unserer Eigentümerrolle und Standortfragen haben.

Ich will deshalb auf den gestrigen Vorstandsbeschluss der Bahn AG eingehen, der ja auch Werksschließungen betrifft, der vor Ort ähnlich wie im Fall Hennigsdorf Schrecken bei Belegschaften und bei den Kommunen ausgelöst hat. Da ich aus einem Ort komme, in dem auch ein Werk zur Disposition steht, für das ich mich in der Vergangenheit eingesetzt habe, weiß ich, wovon ich rede. Ich weiß deshalb aber auch, dass der gestrige Beschluss nicht aus heiterem Himmel fiel. Er hat eine Vorgeschichte. Eigentlich sollte er schon am Ende des vergangenen Jahres wirksam sein. Die Bundesregierung und betroffene Landesregierungen hatten einen Aufschub erwirkt, um sich den Beschluss der Bahn AG besser belegen zu lassen und Alternativen zur Standorterhaltung zu prüfen und umzusetzen. Tatsächlich konnten in der Zwischenzeit – zum Beispiel an drei Standorten in Sachsen-Anhalt – Perspektiven gesichert werden.

Aber irgendwann ist bei Problemen eine Entscheidung fällig. Wir dürfen an dieser Stelle nicht vergessen, dass nicht zuletzt durch den parlamentarischen Willen bei der Gesetzgebung zur Bahnreform der Bahnvorstand den Auftrag erhalten hat, das Unternehmen Bahn AG wirtschaftlich zu führen und zu sanieren. Diese Aufgabe unterstützt der (B) Bund in seiner Rolle als Eigentümer. Auch wir wissen: Nur mit einer wirtschaftlich gesunden und leistungsfähigen Bahn AG wird der Verkehrsträger Schiene eine Zukunft haben und damit indirekt auch die Bahnindustrie als Auftragnehmer dieses „main operators“ in Deutschland.

Aber der Bund – ich beziehe hier uns als Bundestag und speziell meine Fraktion ausdrücklich ein – fühlt sich natürlich auch für die Beschäftigten und für die strukturpolitischen Auswirkungen des Sanierungskonzepts verantwortlich. Für die soziale Abfederung der notwendigen Personalanpassungen stellt der Bund der Bahn AG bis zum Jahre 2002 20,6 Milliarden DM zur Verfügung. Wir erwarten deshalb von der Bahn AG – und können dies von ihr auch erwarten – ein sozial verträgliches Vorgehen bei der Umsetzung der notwendigen Maßnahmen. Das umfasst auch die Einbeziehung der Tarifpartner in Verhandlungen über die Ausgestaltung der Sanierungsschritte und die Einhaltung des Tarifvertrags.

(Ulrich Klinkert [CDU/CSU]: Sind Sie jetzt für oder gegen die Schließung?)

Deshalb unterstützen wir die Forderung von Bundesminister Bodewig, dass alle Auszubildenden ihre Ausbildung beenden können und von der DB AG übernommen werden, dass der tarifvertragliche Anspruch von zwei Dritteln der Belegschaft auf Weiterbeschäftigung im Konzern eingehalten wird und dass den übrigen Beschäftigten Ersatzarbeitsplätze angeboten werden.

(Zuruf von der CDU/CSU: Das ist sowieso Gesetz!)

(C) Dazu hat die Bahn AG mit Unternehmen in den Regionen Kontakt aufzunehmen und notwendige Qualifizierungsmaßnahmen sowie Mobilitätsanforderungen auch finanziell zu unterstützen.

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Ulrich Klinkert [CDU/CSU]: Das ist doch ein Witz! Das glauben Sie doch selbst nicht!)

Die Bundesregierung hat außerdem zugesagt, das Konzept der Bahn AG auch unter strukturpolitischen Gesichtspunkten zu prüfen. Das erwarten wir auch. Wo es Chancen zum Erhalt eines Standorts zum Beispiel über Privatisierungsverhandlungen gibt, müssen diese Verhandlungen zielorientiert und auch mit organisatorischer, finanzieller und Know-how-Unterstützung durch die Bahn AG geführt werden.

Ich habe eingangs gesagt, dass es aus dem zurückliegenden halben Jahr drei praktische Beispiele gibt, in denen dies funktioniert, und ich als Stendaler habe natürlich die Hoffnung, dass die laufenden Privatisierungsverhandlungen dazu führen, den Standort Stendal zu erhalten und dass ebenso für die verbleibenden acht Werke Standortsicherungsmöglichkeiten gefunden werden.

Wenn wir also unter verkehrspolitischen Aspekten den Schienenverkehr entwickeln wollen, dann müssen wir dafür sorgen, dass der Hauptschienenverkehrsanbieter wirtschaftlich stark wird. Ich bin davon überzeugt, dass das mit der oben genannten Begleitung auch verantwortlich umzusetzen ist.

(D) Danke.

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Walter Hirche [F.D.P.]: Zu Hennigsdorf hat er kein einziges Wort gesagt! – Reinhard Weis [Stendal] [SPD]: Das habe ich vorher angekündigt. – Walter Hirche [F.D.P.]: Ja, ja, das ist ja schlimm genug!)

Vizepräsident Dr. h. c. Rudolf Seiters: Ich gebe dem Kollegen Roland Claus für die Fraktion der PDS das Wort.

Roland Claus (PDS): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Beschäftigten von Bombardier in Hennigsdorf erwarten von uns, den verschiedenen Fraktionen im Deutschen Bundestag – wie ich finde, zu Recht –, dass wir uns für den Erhalt ihrer Arbeitsplätze einsetzen.

(Beifall bei der PDS)

Ich finde es bemerkenswert, dass das in dieser Aktuellen Stunde durchaus möglich ist, dass das von allen Fraktionen mitgetragen wird – und dies, obwohl die Aktuelle Stunde von der PDS-Fraktion beantragt wurde. Das ist ein Novum, meine Damen und Herren; das muss hier einmal festgestellt werden.

(Beifall bei der PDS sowie des Abg. Albert Schmidt [Hitzhofen] [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN] – Dr. Ditmar Staffelt [SPD]: Bildet euch nur nicht zu viel darauf ein!)

Roland Claus

(A) Wenn Herr Hilsberg feststellt, dass es in dieser Gesellschaft womöglich auch Kräfte gibt, denen das Schicksal der Beschäftigten in Hennigsdorf egal ist, die auf der Wut der Beschäftigten ihr politisches Süppchen kochen wollen, so kann er nicht Kräfte meinen, die in diesem Bundestag zu finden sind. Das ist meine Annahme hierbei.

(Beifall bei der PDS)

Deshalb unterstützen wir alle Anstrengungen, die es gibt, beispielsweise die des brandenburgischen Ministerpräsidenten Stolpe. Das eigentliche Problem aber, das wir haben, liegt darin, dass wir immer nur nachsorgende Maßnahmen betreiben können und Sie uns heute ja erneut gesagt haben: Nein, nein, eine Krise ist das nicht; wir sind auf dem richtigen Weg.

Wir haben dazu eine andere Auffassung: Wir brauchen ein anderes Verkehrskonzept. Gegenwärtig aber erleben wir eine Kaputtsanierung der Bahn, die so nicht hingenommen werden kann.

(Beifall bei der PDS)

Wir fordern ja nichts Unmögliches, wenn wir Wettbewerbsgleichheit von Straße und Schiene wollen. Sie wissen doch selbst, dass sehr viele Wählerinnen und Wähler 1998 Hoffnungen auf Rot-Grün gesetzt haben, weil sie auch auf eine Verkehrswende gesetzt haben. Diese Hoffnungen, meine Damen und Herren von der Koalition, haben Sie leider enttäuscht. Herr Kollege Schmidt von der grünen Fraktion bekommt das sehr wohl mit. Deshalb redet er hier in einer Aktuellen Stunde ganz anders als dann, wenn ein Antrag vorliegt, über den wir anschließend abstimmen müssen. Heute hat er uns sozusagen den Schmidt (B) von früher gegeben; das muss man beachten.

(Beifall bei der PDS – Heiterkeit bei der CDU/CSU – Renate Blank [CDU/CSU]: Da hat er Recht!)

Deswegen sagen wir erneut: Es war eine krasse Fehlentscheidung, den Interregio schrittweise vom Netz zu nehmen. Wir haben im April mit einer Konferenz bei der Bahn dagegen protestiert und die Unterstützung von Transnet gefunden.

Wir hoffen, dass es in dieser schwierigen Frage zu einem Zusammengehen aller Bundesländer kommt und nicht die Standortkonkurrenz die Bundesländer auseinander treibt. Ich sage das nach vielen Begegnungen mit Arbeitnehmern und konkreter Kenntnis eines Bombardier-Betriebs in meinem Wahlkreis, dem Waggonbau in Halle. Dasselbe trifft natürlich auch für den Erhalt der Bahnbetriebswerke zu.

Nun neigen Sie gerade dann, wenn unsere Fraktion solche wirtschaftspolitischen Themen hier anspricht, mitunter zu Belehrungen in Sachen Marktwirtschaft. Daher mache ich zu dem in Rede stehenden Thema die Rechnung auf: Siemens und Bombardier sind im Produktionsprofil in der Tat nicht so einfach zu vergleichen, wie Sie es hier getan haben. Ich habe mir die Zahlen genau angeschaut. Es gibt nur einen Umsatzunterschied pro Beschäftigten in Höhe von 18 000 Euro. Nimmt man hinzu, wie verschieden die Produktionsprofile sind – Siemens macht im Hightechbereich sehr viel mehr Umsatz –, dann spricht das nicht gegen, sondern für Bombardier, und (C) zwar auch in Hennigsdorf.

(Beifall bei der PDS – Dr. Ditmar Staffelt [SPD]: Aber dass das ein Thema ist, ist doch wohl klar!)

– Ich freue mich doch auch darüber, dass wir viel mehr Gemeinsamkeiten als Unterschiede haben. Nur auf diesen Grundkonflikt wollte ich aufmerksam machen.

Was hat es mit Marktwirtschaft zu tun, mit Regulierung des Wirtschaftsgeschehens über Angebot und Nachfrage, wenn Bombardier inzwischen als absoluter Monopolist agiert? Hier gibt es keine Auswahl, keinen Markt. Daher müssen an manchen Stellen marktwirtschaftliche Verhältnisse wieder herbeigeführt werden.

Sie sagten, wir hätten es nicht mit einer aktuellen Entscheidung zu tun. Angesichts dessen unterstütze ich die betroffene Belegschaft. Sollen sich denn diejenigen, die von solchen Entscheidungen betroffen sind und deren Arbeitsplätze in Gefahr sind, immer erst dann in der Öffentlichkeit zu Wort melden, wenn es zu spät ist? Ich freue mich, dass unsere Auffassung hier im Bundestag über Fraktionsgrenzen hinweg eine andere ist und dass wir uns dafür einsetzen wollen, dass diese Arbeitsplätze erhalten werden.

(Beifall bei der PDS)

Vizepräsident Dr. h. c. Rudolf Seiters: Für die Fraktion des Bündnisses 90/Die Grünen spricht der Kollege Helmut Wilhelm.

(D)

Helmut Wilhelm (Amberg) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Es ist wohl selbstverständlich, dass der Bundesregierung, der SPD und den Grünen das Schicksal von Arbeitsplätzen am Herzen liegt. Populismus ist das gute Recht der Opposition, verehrte Kolleginnen und Kollegen von der PDS, verehrter Herr Kollege Klinkert; aber er hilft uns hier wohl nicht sehr viel weiter.

(Manfred Grund [CDU/CSU]: Jetzt sind wir aber gespannt!)

Faktum ist – das ist auch der PDS bekannt –, dass sämtliche Unternehmen der Bahnindustrie private Unternehmen sind. Das war immer so und das ist auch heute noch so. Ergo hat der Bund wirklich keine Möglichkeit der Einflussnahme:

(Ulf Fink [CDU/CSU]: Wer sitzt denn im Aufsichtsrat?)

nicht in Hennigsdorf, nicht in Nürnberg, in der Nähe meiner Heimat, und auch sonst nirgendwo. In Nürnberg hätte es übrigens einen privaten Übernahmeinteressenten gegeben. Der Freistaat Bayern wollte ihn unterstützen. In Nürnberg sollte nämlich der Zug „Integral“ weitergebaut werden. Bombardier, der heutige Konzerneigner von Adtranz, sagte jedenfalls bisher aber Nein, und das war’s.

Das wissen Sie doch selbst nur allzu gut, liebe Kolleginnen und Kollegen von der PDS-Fraktion. Obendrein ist das Thema auch so nicht richtig. Richtig ist: Es gab eine

Helmut Wilhelm (Amberg)

Flaute in der Bahnindustrie. Es ist aber zwischenzeitlich deutlich frischer Wind hineingekommen. Die spanische Bahn hat ICEs bestellt, ein britisches Unternehmen eine große Serie von Nahverkehrstriebwagen des Typs „Lind“, und nicht zuletzt bestellt die DB AG bis zum Jahr 2005 neue Fahrzeuge im Wert von 8,5 Milliarden DM.

(Roland Claus [PDS]: Waren Sie bei der Rede von Herrn Schmidt draußen?)

– Das hat auch er gesagt, und das wissen Sie auch.

Sollten Sie sich vielleicht in der Wahl des Themas Hennigsdorf geirrt haben und sollte vielmehr die angekündigte Werkeschließung der DB AG gemeint sein? Hierzu ist eigentlich schon genügend gesagt. In einer ebenfalls von Ihnen beantragten Aktuellen Stunde am 27. Oktober 2000 habe ich hierzu bereits Ausführungen gemacht, die Sie im Interesse der zeitlichen Kürze nachlesen können. Ich erhalte das von mir Gesagte jedenfalls inhaltlich voll aufrecht.

Die Bundesregierung hat bereits gehandelt. Sie wissen, dass Herr Minister Bodewig bereits gestern die DB AG zu sozial- und raumordnungspolitisch verantwortlichem Handeln aufgefordert hat. Er hat angemahnt, keine betriebsbedingten Kündigungen durchzuführen sowie die Ausbildung von Lehrlingen und qualifizierende Beschäftigungsförderungen zu verstärken.

(Zuruf von der CDU/CSU: Am Ende ist doch alles weg!)

Allerdings möchte auch ich Herrn Mehdorn eine etwas offensivere Geschäftspolitik als immer nur Konzepte namens „MORA“ empfehlen, was im Lateinischen übrigens Rückschritt und Stillstand heißt. Ich weiß nicht, ob Herr Mehdorn das weiß. Vielleicht sollte er einmal daran denken.

Zwar wird sich die Bundesregierung weiterhin für die Bahnindustrie einsetzen, aber es gilt der Grundsatz der Bahnreform. Unternehmerische Entscheidungen sollen im Interesse einer betriebswirtschaftlich sinnvollen Tätigkeit allein dem Unternehmen überlassen werden.

Liebe Kolleginnen und Kollegen von der CDU/CSU-Fraktion, das haben Sie doch damals bei der Bahnreform 1994 selber so gewollt. Warum wollen Sie das nun wegwischen?

(Renate Rennebach [SPD]: Weil sie sowieso alles vergessen haben, was sie damals gemacht haben!)

Die Finanzausstattung haben Sie damals dramatisch heruntergefahren. Das haben wir korrigiert: Die Investitionsmittel wurden deutlich erhöht.

(Ulrich Klinkert [CDU/CSU]: Dann muss doch alles in Ordnung sein!)

Die Regionalisierungsmittel wurden erhöht, wodurch die Länder in die Lage versetzt worden sind, neue Fahrzeuge zu kaufen. Das wird so lange so bleiben, solange wir hierfür die Verantwortung tragen.

Danke schön.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei der SPD)

Vizepräsident Dr. h. c. Rudolf Seiters: Ich erteile dem Kollegen Ulf Fink von der CDU/CSU-Fraktion das Wort.

Ulf Fink (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich komme gerade von einem Treffen mit dem Bürgermeister von Hennigsdorf, dem Ministerpräsidenten und vielen anderen, darunter die Kollegen Wobst und Graffenberger. Sie alle haben große Hoffnung auf die heutige Aktuelle Stunde gesetzt. Ich muss sagen: Die Kolleginnen und Kollegen müssen von dieser Debatte und den Äußerungen der Regierungskoalition zutiefst enttäuscht sein.

(Beifall bei der CDU/CSU – Reinhard Weis [Stendal] [SPD]: Was werden Sie wohl zu Herrn Klinkert gesagt haben?)

Herr Staffelt sagt, es bestehe keine unmittelbare Gefahr. Es gebe auch noch viele andere Standorte;

(Zuruf von der SPD: So ist es!)

wir müssten alles bedenken, mal schauen. Herr Schmidt von der Fraktion der Grünen sagt, der Betriebsrat und die Geschäftsleitung sollten sich Mühe geben, um die Dinge sozusagen zusammenzubekommen.

(Albert Schmidt [Hitzhofen] [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ich habe gesagt: Die Politik soll sich nicht einmischen!)

Nun wünscht der zuständige Parlamentarische Staatssekretär, der auch noch Brandenburger Abgeordneter ist, Herr Hilsberger,

(Zurufe von der SPD: Herr Hilsberg! – Albert Schmidt [Hitzhofen] [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Hilsberg, Herr Finkensteiner!)

den Leuten sage und schreibe: Viel Glück! – Meine Damen und Herren, Hilfestellung brauchen die Menschen in Hennigsdorf,

(Albert Schmidt [Hitzhofen] [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Aber nicht von Ihnen! Schwätzer!)

aber keine Glückwünsche. Das ist doch eine unmögliche Haltung!

(Beifall bei der CDU/CSU – Dr. Ditmar Staffelt [SPD]: Mit den Sprechblasen haben Sie uns damals schon in Westberlin genervt, und es ist nichts dabei herausgekommen!)

In Hennigsdorf ist eine der bedeutendsten und wichtigsten der im Osten Deutschlands verbliebenen Schlüsseltechnologien. Es geht nicht darum zu sagen, man müsse denen etwas geben, weil sie sonst nicht allein existieren könnten. Die Menschen in Hennigsdorf haben eine hervorragende Systemkompetenz. Was die Menschen dort leisten, ist allerbeste Klasse. Woran es ihnen mangelt, ist, dass ihnen die notwendige Unterstützung zuteil wird. Wer vergibt denn die Aufträge an die Bahnindustrie? Der größte Auftraggeber ist nun einmal die Deutsche Bahn.

(Albert Schmidt [Hitzhofen] [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Die vergibt so viele Aufträge wie noch niemals zuvor!)

Ulf Fink

(A) Wer ist denn Eigentümer der Deutschen Bahn? Das ist nun einmal der Bund. Er ist der Eigentümer der Deutschen Bahn. Deshalb können die Menschen in Hennigsdorf doch erwarten, dass die Bundesregierung, wenn eine solche Bedrohung besteht, klar, eindeutig und unmissverständlich sagt: Ja, wir stehen ohne Wenn und Aber zum Standort Hennigsdorf. Wann kommt diese Aussage von Ihnen?

(Beifall bei der CDU/CSU – Friedhelm Ost [CDU/CSU]: Von dieser Bundesregierung hat es noch nie eine klare Aussage gegeben!)

In diesem Zusammenhang muss man feststellen: 2 500 wichtige Arbeitsplätze sind betroffen. Etwa 10 000 weitere Arbeitsplätze hängen von dem Werk in Hennigsdorf ab. Dies betrifft vier weitere Zulieferunternehmen und erstreckt sich bis hin zu den Universitäten in Berlin, dem kompetenten Regionalverkehr Berlin-Brandenburg und der großen Messe Innotrans. All diese Bereiche hängen doch davon ab, dass der Hennigsdorfer Standort erhalten bleibt.

An den Menschen und an dem, was dort geleistet wird, liegt es nicht. Zur Frage des Standortvorteils gehört vielmehr, wie eine verantwortliche Regierung zu dem jeweiligen Standort steht. Die Probleme in Hennigsdorf sind doch nicht zuletzt deshalb entstanden. Die Schweiz beispielsweise hat klar erklärt: Der ICN, der in Hennigsdorf gebaut werden soll, wird nur dann in Auftrag gegeben, wenn die Werke in der Schweiz erhalten bleiben. Ich nenne das Stichwort „local content“; jeder weiß, worüber wir sprechen. Dort wird so gehandelt.

(B) Aber was sagt unsere Bundesregierung? Der wichtigste Standortvorteil, den man im Bereich der Bahnindustrie haben kann, ist eine verantwortliche Regierung. Wenn unsere Regierung hier keine klare und deutliche Position bezieht und nur die anderen dies tun, dann braucht man sich nicht zu wundern, warum es in Hennigsdorf einen sehr großen Standortnachteil gibt, nämlich den, dass wir eine solche Bundesregierung haben.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Zum Schluss möchte ich noch eines sagen: Man stelle sich einmal vor, wir hätten eine andere Regierungskoalition und Sie wären nicht an der Regierung.

(Dr. Ditmar Staffelt [SPD]: Das können wir uns gar nicht vorstellen!)

Was würden Sie denn dann sagen, Herr Staffelt und Herr Schmidt, wenn vor dem Hintergrund des großen Problems, dass der Osten Deutschlands in Gefahr steht, nicht mehr mitzukommen, eine solche Situation entstanden wäre? Wenn dann eine solche Tartarennachricht hinzukommt, dann muss man doch mit allem Nachdruck sagen: Wenn hier nicht Entscheidendes getan wird und nicht klar Flagge gezeigt wird, dann droht einer der letzten Leuchttürme im Osten Deutschlands auszugehen. Deshalb sage ich Ihnen: Ermannen Sie sich! Tun Sie etwas und lassen Sie die Menschen nicht allein!

(Beifall bei der CDU/CSU – Dr. Ditmar Staffelt [SPD]: Sprechblasen! Sie sprechen wider besseres Wissen! Das ist das Allerschlimmste, Herr Fink, was man Ihnen vorwerfen muss! Schauen Sie sich einmal an, was Sie in Ihrer Zeit der Verantwortung sowohl in Berlin als auch hier im Bund getan haben! Tun Sie nicht so, als würden Sie unmittelbar in unternehmerisches Handeln eingreifen! – Gegenruf des Abg. Ulf Fink [CDU/CSU]: Herr Staffelt, hätten Sie so viel wie ich getan, dann wäre es besser!) (C)

Vizepräsident Dr. h. c. Rudolf Seiters: Für die SPD-Fraktion spricht die Kollegin Dr. Margrit Wetzel.

Dr. Margrit Wetzel (SPD): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Ängste der Beschäftigten in Hennigsdorf sind absolut real und verständlich, weil sie in der Vergangenheit, in den letzten Jahren einen dramatischen Personalabbau erleben mussten. Viele der Hennigsdorfer sind von diesen Umstrukturierungen, die sich über Jahre hingezogen haben, ganz konkret betroffen gewesen. Dass sie deshalb vor jeder Veränderung, die den Standort bedroht, Angst haben, ist völlig klar.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Wir müssen uns auch fragen, ob es von der „FAZ“ verantwortlich war, den diesbezüglichen Bericht zu veröffentlichen. Denn alle unsere Recherchen haben keine der dort aufgestellten Behauptungen bestätigt. Insofern muss man an dieser Stelle auch einmal die Verantwortung der Medien hinterfragen,

(Ulf Fink [CDU/CSU]: Das sieht der Ministerpräsident von Brandenburg ganz anders!) (D)

manchmal auch die Art und Weise der parteipolitischen Diskussion, nämlich ob hier nicht auch ein Stück weit die Ängste der Betroffenen instrumentalisiert werden. Das wäre absolut unredlich.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN – Ulf Fink [CDU/CSU]: Der Ministerpräsident von Brandenburg ist von der SPD!)

– Ich habe das Wort, Herr Fink, und Sie halten jetzt bitte den Mund.

(Beifall bei der SPD)

Wir nehmen die Sorgen der Betroffenen absolut ernst. Wir wollen nicht, dass mit ihnen gespielt wird. Deshalb ist es außerordentlich beruhigend, dass der Geschäftsführer von Bombardier sofort auf die von den Betroffenen geäußerten Sorgen reagiert und bestätigt hat, dass zurzeit keinerlei Entscheidungen getroffen werden. Ich kann nur daran erinnern – Herr Kutzmutz,

(Ulf Fink [CDU/CSU]: Märchenstunde!)

komisch, dass Sie nicht reden durften; Herr Staffelt, Sie wissen es auch –: Wir haben in Montreal mit der Geschäftsführung von Bombardier über den Kauf von Adtranz diskutiert und die haben uns klargemacht, was sie wollen. Sie wollen, dass der Sitz ihrer Europaaktivitäten in Berlin liegt, und zwar deshalb, weil Berlin gerade nach der Osterweiterung – die gucken ja nun wirklich über den

Dr. Margrit Wetzel

(A) Tellerrand hinaus – das Herz Europas ist. Sie wollen diese geographische Präsenz. Sie wollen die neue Antriebstechnik nicht mehr kaufen, sondern sie wollen sie hier selbst produzieren. Sie haben also ein nachdrückliches Interesse daran, den Markt von hier aus zu erobern, Marktanteile zu gewinnen. Kostenreduzierungen beabsichtigen sie nicht, sind nicht ihr erstes Ziel gewesen. Das ist uns mehrfach bestätigt worden.

Die Zukunft der Schienentechnik liegt in Europa. Wir wissen, dass die Weltauslandsmärkte – Asien, Australien – hochinteressante Exportmärkte sind, die von Bombardier sehr wohl gesehen werden.

Deshalb glaube ich, dass wir uns diese Perspektive anschauen und vor allem diese Aktuelle Stunde als Chance nutzen sollten, den Kanadiern zu zeigen, wie stark der Standort Hennigsdorf ist. Das wäre ein positives Signal.

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN)

Wie engagiert der Betriebsrat ist – die Kanadier sind in der Lage, mit Mitarbeitern zusammenzuarbeiten, zusammen zu planen, wie sie uns überzeugend klargemacht haben –, wie motiviert die Belegschaft ist, die zu Recht für ihre Interessen auf die Straße geht, das, denke ich, wird die Kanadier überzeugen. Sie sehen auch die deutliche politische Unterstützung.

(Ulf Fink [CDU/CSU]: Viel Glück!)

Alle Namen sind komischerweise schon von jeder Partei erwähnt worden. Gestatten Sie bitte, dass ich erwähne, (B) dass zurzeit an Ort und Stelle neben Herrn Stolpe die örtliche Wahlkreisabgeordnete der SPD, Frau Krüger-Leißner, weilt.

(Manfred Grund [CDU/CSU]: Da kann ja nichts mehr schief gehen!)

– Machen Sie sich doch nicht lustig darüber. Ich denke, es ist wichtig, diese politische Überzeugung zu dokumentieren, die von Ihnen doch eingefordert worden ist.

Die Kanadier können mit ihrer Neuerwerbung zufrieden sein. Die Umstrukturierung hat mit erheblichen Investitionen ein hochmodernes Werk geschaffen. Es gibt dort vollständige Wertschöpfungsketten mit hoher Effektivität. Berlin-Brandenburg hat dort ein für die neuen Bundesländer außerordentlich wichtiges Kompetenzzentrum für Schienenverkehrstechnik entwickelt und die Bahnindustrie mit ihren Zulieferern und Dienstleistungen ist für die nördlichen neuen Bundesländer unverzichtbar.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Wenn wir uns die Auftragslage bei Adtranz und gerade in Hennigsdorf anschauen, dann sehen wir, dass sie für zwei Jahre komplett ausgelastet sind. Sie arbeiten jetzt noch die Großaufträge der DB ab, die dazu führen, dass die DB ihre Werkstätten schließt, weil sie Neubauaufträge platziert hat. Also auch hier ist die Aufforderung an die Bahn eigentlich überflüssig; denn sie investiert seit Mitte der 90er-Jahre mehr als 17 Milliarden DM für Schienenfahrzeuge und viele weitere Milliarden sind in der mittelfristigen Finanzplanung vorgesehen.

(C) Bei Konzernen dieser Größenordnung, wie wir sie bei Bombardier haben – noch dazu, weil dieses Unternehmen aus dem Flugzeugbau kommt –, müssen wir selbstverständlich davon ausgehen, dass bei Neubauaufträgen Arbeitspakete zwischen Standorten ausgehandelt werden. Es wird in Zukunft nicht mehr so sein – das kennen wir aus dem Flugzeugbau –, dass ein kompletter Auftrag an einen Standort geht. Verschiedene Standorte in der Bundesrepublik kann man vielmehr nur halten, wenn man sich auch über Arbeitspakete verständigt. Das wird die Zukunft sein. Damit muss man sich abfinden. Aber das ist auch eine Perspektive. Es gibt nicht nur die DB als Auftraggeber, sondern durch die Regionalisierung auch neue Nachfrager. Diese neuen Nachfrager müssen eingeworben werden.

Wir sollten mit dieser Debatte klarstellen, dass Bombardier sicher sein kann, in Hennigsdorf einen ganz starken Standort mit großer politischer Unterstützung zu haben. Ich hoffe, dass dieses Signal von dieser Aktuellen Stunde ausgeht.

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN – Ulf Fink [CDU/CSU]: Viel Glück!)

Vizepräsident Dr. h. c. Rudolf Seiters: Die Kollegin Renate Blank spricht nun für die CDU/CSU-Fraktion.

(Ulf Fink [CDU/CSU]: Das ist gut!)

Renate Blank (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine (D) Damen und Herren! Ich hoffe nicht, dass der Besuch der Kollegin Wetzel und des Kollegen Kutzmutz der Firma Bombardier die Freude genommen hat, in Hennigsdorf zu investieren. Der Verkehrsminister scheint beim Bundeskanzler sehr schlechte Karten zu haben; denn wenn ich höre, Herr Staatssekretär Hilsberg, dass Sie in Hennigsdorf nur „Viel Glück!“ wünschen und nicht, wie bei Philipp Holzmann, etwas Geld auf den Tisch legen,

(Reinhard Weis [Stendal] [SPD]: Reden Sie Adtranz doch nicht so schlecht, wie Holzmann war!)

dann kann ich mich nur wundern über diese schlechten Karten, die der Verkehrsminister hat.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Wir haben für Hennigsdorf Kompetenz aus Nürnberg abgegeben, um Hennigsdorf zu stützen und weiter auszubauen. Nürnberg hat das gut verkraftet, weil wir in Bayern eine CSU-Regierung haben.

(Zurufe von der SPD: Oh!)

Deswegen ist bei uns in andere Bereiche investiert worden, während in Brandenburg vielleicht weniger investiert wird.

Kollegen von der PDS: Ihnen sollte der Kollege Schmidt von den Grünen sagen, dass Herr Mehdorn beabsichtigt, 8,5 Milliarden DM in das rollende Material zu stecken. Wenn Sie davon gewusst hätten, hätten Sie Ihre Aktuelle Stunde vielleicht gar nicht beantragt, denn

Renate Blank

(A) mit diesem Betrag kann im Grunde genommen auch Hennigsdorf – unter Umständen auch andere Bereiche der Bahnindustrie – ausgelastet werden. Allerdings meint Herr Mehdorn, es sei besser, weniger Ausbesserungswerke in Deutschland zu haben. Diese Meinung ist aus unserer Sicht falsch, denn es ist ein wichtiges Argument, dass auch neue Fahrzeuge mit längeren Laufzeiten auf ihre Sicherheit überprüft werden müssen.

Lassen Sie mich einige Anmerkungen zur Schließung der Ausbesserungswerke in Bayern machen. Die betroffenen Mitarbeiter und die Politiker sind von dem Beschluss des Bahnvorstands und von Herrn Mehdorn total überrascht worden.

(Albert Schmidt [Hitzhofen] [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Stimmt doch gar nicht! Sie vielleicht in Nürnberg!)

– Nein, Herr Kollege Schmidt, in Nürnberg und München sind alle von den Schließungen überrascht worden.

(Albert Schmidt [Hitzhofen] [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Hier haben wir darüber am 25. Oktober diskutiert!)

Ich höre, es gebe keine Kündigungen, da vereinbart wurde, betriebsbedingte Kündigungen bis zum Jahre 2004 auszuschließen. Was machen wir dann zum Beispiel mit den Mitarbeitern, die jünger als 43 Jahre sind, vielleicht drei Jahre in einer Auffang- oder Transfergesellschaft beschäftigt worden sind und danach arbeitslos werden? Es ist doch Heuchelei, wenn Sie sich zum Thema Arbeitsplätze äußern.

(B) Der Stilllegungsbeschluss ist aus meiner Sicht das Produkt rot-grüner Kungelei und eine unerträgliche Benachteiligung von Bayern und Sachsen. Sollen vielleicht die CDU- oder CSU-geführten Länder ein bisschen benachteiligt werden? Liegt eine solche Absicht in Ihrer Politik?

(Albert Schmidt [Hitzhofen] [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: So ein Quatsch! – Helmut Wilhelm [Amberg] [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: War das zuzeiten der CDU/CSU-Regierung so üblich?)

Der Verkehrsminister drängt in seinem Schreiben nur auf Sozialpläne. Ich glaube, er hat darüber hinaus zu diesem Thema keine Meinung. Im Übrigen wird er zwischen den Stühlen von Schröder und Mehdorn total aufgerieben; wir merken das auch in allen anderen Bereichen.

(Susanne Kastner [SPD]: Du lieber Gott, Frau Blank!)

Die Schließung des Werks in Nürnberg ist ein Skandal, weil über Tausend Arbeitsplätze in Bayern betroffen werden. Außerdem geht in Nürnberg – ein alter Eisenbahnknotenpunkt; zur Erinnerung: erste Eisenbahn Nürnberg–Fürth 1835; vielleicht haben Sie das schon vergessen – das Know-how verloren. Es sind auch engagierte Mitarbeiter betroffen, die nach dem Bahnunglück von Eschede bei den notwendigen Kontrollen, nicht zuletzt durch Überstunden, hervorragende Leistungen erbracht haben.

(C) Das Werk Nürnberg ist bis Ende 2002 ausgelastet und erwirtschaftet, auch nach Aussagen von Herrn Mehdorn, seine Kosten, sogar ein bisschen mehr. Das sind die Tatsachen, die meine Aussage untermauern, dass sowohl der Bahnchef als auch die Bundesregierung Politik gegen den Süden machen.

(Dr. Ditmar Staffelt [SPD]: So ein Quatsch!)

Es gibt kein weiteres Ausbesserungswerk mehr im Süden, weder in Bayern noch in Baden-Württemberg und auch nicht in Sachsen, obwohl von Bayern und Baden-Württemberg circa 28 Prozent des bundesdeutschen Schienenpersonennahverkehrs gestellt werden. Merken Sie sich das bitte.

Jetzt kommt noch ein kleines Bonmot: Neben den Schließungen gibt es auch eine interessante Erweiterung eines Ausbesserungswerkes. Ausgerechnet in Kassel wird ein Werk erweitert. Wenn man sich vor Augen führt, dass Kassel die Heimat des Bundesfinanzministers ist, ist diese Tatsache durchaus interessant.

(Zurufe von der CDU/CSU: Aha!)

Ein letztes Wort zur SPD: Warum behandeln Sie in Ihrer Fraktion die Abgeordneten aus Bayern eigentlich so schlecht? Sie stellen sich hin und sagen, Sie seien über den Beschluss traurig, dass in Bayern Ausbesserungswerke geschlossen würden. Sie kommen Ihren Kollegen aus Bayern überhaupt nicht entgegen. Ich finde, es ist schon ein bisschen beschämend, dass Sie die SPD in Bayern im Regen stehen lassen.

(D) (Dr. Ditmar Staffelt [SPD]: Das kann man jetzt so nicht sagen!)

Ich wiederhole: Es ist ein strammer Kurs gegen Bayern und Sachsen, der zur Benachteiligung von Bayern und Sachsen führt.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU – Jörg Tauss [SPD]: Billiger geht es nicht, Frau Kollegin!)

Vizepräsident Dr. h. c. Rudolf Seiters: Als letzter Redner dieser Aktuellen Stunde erhält der Kollege Werner Labsch für die SPD-Fraktion das Wort.

Werner Labsch (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Lokomotivbau Hennigsdorf, Schienentechnik Hennigsdorf – nach der Wende eine Geschichte der Ungewissheit, aber auch eine Geschichte des High-tech, des weltweit führenden Know-hows. Wir sprechen heute nicht über diese beiden Dinge, aber über den Standort.

(Susanne Kastner [SPD]: Ja, Frau Blank, Recht hat er, der Kollege Labsch! – Manfred Grund [CDU/CSU]: Kein Widerspruch!)

Sie können davon ausgehen, dass sich die Bundesregierung, vor allem aber die betroffenen Länder Berlin und Brandenburg sehr wohl der Bedeutung und der Tragweite des bestehenden Problems Hennigsdorf bewusst sind.

(Walter Hirche [F.D.P.]: Das will ich doch hoffen!)

(A) Sie sind sich dessen nicht nur bewusst, sondern sind auch aktiv und tun etwas. Ich komme darauf noch zurück.

(Zustimmung bei der SPD)

Eine öffentliche Debatte zu führen, halte ich persönlich nicht immer für ratsam. Was kommt am Ende meistens heraus? Herzliche Ratlosigkeit oder heiße Luft sowie – dies habe ich nicht nur heute, aber heute in besonderer Weise festgestellt – hässliche Verleumdungen, Falschdarstellungen, Panikmache.

(Beifall bei der SPD – Renate Blank [CDU/CSU]: Bis 1989 habt ihr das hervorragend beherrscht!)

Ich will diese Aktuelle Stunde nutzen, um von diesem Pult aus der Belegschaft in Hennigsdorf die Solidarität der SPD-Bundestagsfraktion und die Unterstützung bei der Sicherung ihrer Arbeitsplätze auszusprechen.

(Beifall bei der SPD – Ulf Fink [CDU/CSU]: Jetzt aber ein bisschen Butter bei die Fische!)

Ich möchte Ihnen kurz die augenblickliche Lage, wie ich sie kenne, darlegen.

(Ulf Fink [CDU/CSU]: Die kennen wir!)

– Ich komme noch darauf zurück. – Wir haben zurzeit eine unbefriedigende und sorgenvolle Situation. In der Gewerkschaft ist Kampf angesagt, aber keine Panik. Die verbreiten Sie hier; dafür sind Sie zuständig.

(Ulf Fink [CDU/CSU]: Nein, Ministerpräsident Stolpe von der SPD hat das selbst als dramatisch bezeichnet!)

(B) Bei der Genehmigung durch die Europäische Kommission zur Übernahme von Adtranz durch Bombardier hat Bombardier umfangreiche Zusagen abgegeben. Darunter sind zwei wesentliche Zusagen – damit werden weniger wir uns, sondern mehr die handelnden Personen sich befassen müssen –, nämlich die Veräußerung von Anteilen aus dem Gesamtgeschäft sowie die Abnahmegarantien für die Zulieferer. Die Zusagen sind insbesondere gegenüber der Firma Stadler gemacht worden. Sie sind für den Standort Hennigsdorf von großer Bedeutung. Betroffen sind die beiden Produktionslinien Regioshuttle, also die Gelenktriebwagen, und Variotram, die beide an Stadler gehen. Mit der Abgabe wird wahrscheinlich ein Stück Zukunftstechnologie von Hennigsdorf weggehen. Das bedauern wir sehr.

(Ulf Fink [CDU/CSU]: Das wissen wir doch!)

Bisher hat sich Bombardier nicht zur Zukunft der deutschen Standorte, also auch nicht zu Hennigsdorf geäußert. In einem Gespräch mit dem brandenburgischen Wirtschaftsminister Dr. Fürniß hat der Präsident von Bombardier Transportation, Herr Lortie, jedoch betont, dass das Werk Hennigsdorf nicht geschlossen werde, weil das dort vorhandene Know-how für das Unternehmen unverzichtbar sei. Recht hat er. An welchen Standorten allerdings und in welchem Umfang die Produktionskapazitäten aufrechterhalten werden, werde er im zweiten Quartal verkünden.

(Horst Friedrich [Bayreuth] [F.D.P.]: Das ist bald zu Ende!)

(C) Das zweite Quartal dauert noch knapp eine Woche. Aus diesem Grund hat die Belegschaft Recht, wenn sie sich meldet und diese Entscheidung einklagt. Das ist legitim und richtig. Wenn der Betriebsrat verlangt, dass sie das gleiche Recht wie Aachen und auch eine Standortgarantie haben möchten, dann ist das in Ordnung.

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Das Unternehmen hat weiterhin mitgeteilt, dass es weltweit unter dem Namen „Bombardier Transportation“ agieren werde, und zwar in sieben Geschäftsbereichen mit klar definierter geographischer und produktionsbezogener Gliederung. Der Hauptsitz von Bombardier Transportation sei nach wie vor Montreal; die Europazentrale allerdings werde in Berlin sein.

(Zurufe von der CDU/CSU)

– Ich sage das, um Ihren chaotischen Zustand endlich zu beheben. Dass Bombardier Zukunft hat, dafür setzen wir uns ein.

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Ulf Fink [CDU/CSU]: Aber wie denn? Erzählen Sie doch endlich etwas! – Susanne Kastner [SPD]: Zuhören, Herr Fink! – Ulf Fink [CDU/CSU]: Er sagt nichts! Gar nichts! – Manfred Grund [CDU/CSU]: Wir haben jetzt über eine Stunde Aktuelle Stunde, ohne dass uns etwas gesagt worden ist!)

(D) Nun könnten wir wie Sie in Spekulationen verfallen. Ich tue das nicht. Richtig ist, dass sich in erster Linie die brandenburgische Landesregierung um den Erhalt der Arbeitsplätze bemüht. Es ist sichtbar, dass neben dem Ministerpräsidenten Stolpe und Wirtschaftsminister Fürniß auch unsere Kollegin Leisler Kiep – –

(Heiterkeit – Zuruf von der CDU/CSU: Den können Sie gerne haben!)

– Angelika Krüger-Leißner. Ein Trauma!

(Heiterkeit und Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Dr. h. c. Rudolf Seiters: Ich gebe Ihnen eine Minute länger.

Werner Labsch (SPD): Herr Fink, jetzt werde ich konkret. Ich habe nämlich zwei Funksprüche empfangen: Herr Fink ist überhaupt nicht gesehen worden und Herr Eppelmann hat eine traurige Rede gehalten, die nur Widerwillen erzeugt hat.

(Ulf Fink [CDU/CSU]: Herr Labsch, erzählen Sie doch endlich einmal, was Sie für Hennigsdorf tun wollen! – Gegenruf des Abg. Dr. Ditmar Staffelt [SPD]: Lassen Sie ihn doch einmal ausreden, verdammt noch mal!)

Der Ministerpräsident Brandenburgs hat ein Angebot gemacht. Wenn Sie da gewesen wären, wie Sie behaupten, dann hätten Sie das gehört. Er hat vor 1 000 Mitarbeitern das Angebot gemacht, dass das Land Brandenburg – es ist eigentlich arm genug – zum Erhalt des Standortes und zur

(A)

Fortführung der Produktion an diesem Standort den Testring – –

(Ulf Fink [CDU/CSU]: Was tut die Bundesregierung?)

– Den Testring bezahlen! Das darf doch nicht wahr sein.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten der PDS – Ulf Fink [CDU/CSU]: Das ist das Land Brandenburg, nicht die Bundesregierung!)

Vizepräsident Dr. h. c. Rudolf Seiters: Herr Kollege, Sie müssen jetzt aber langsam zum Ende Ihrer Rede kommen.

Werner Labsch (SPD): Dies, Herr Fink, ist praktizierte Hilfe. Dies ist tätige Solidarität.

(Ulf Fink [CDU/CSU]: Sie sind hier im Bundestag!)

Die Entscheidungen allerdings – das wissen auch Sie – werden letztlich im Unternehmen getroffen. Wir mahnen mit der Belegschaft die Entscheidungen an, die in diesem Quartal zu treffen der Präsident von Bombardier sich selbst verpflichtet hat.

(C)

Ich wiederhole, Herr Fink, für Sie: Die Brandenburger Regierung finanziert den Testring. Das ist eine konkrete Aussage – wahrscheinlich zu hoch für Sie.

(Beifall bei der SPD, dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS – Ulf Fink [CDU/CSU]: Unglaublich! Viel Glück!)

Vizepräsident Dr. h. c. Rudolf Seiters: Mit diesem Beitrag ist die Aktuelle Stunde beendet. Es war fast ein doppelter Beitrag; aber Sie waren ja durch die Opposition herausgefordert.

Wir sind am Schluss unserer heutigen Tagesordnung.

Ich berufe die nächste Sitzung des Deutschen Bundestages auf morgen, Donnerstag, den 28. Juni, 9 Uhr, ein.

Die Sitzung ist geschlossen.

(Schluss: 16.23 Uhr)

Berichtigung

(B)

177. Sitzung, Seite 17421 (D), 5. Absatz, der zweite Satz ist wie folgt zu lesen: „Es macht also wirtschaftlich Sinn, statt einer kleinen Packung sich eine große Packung verschreiben zu lassen“.

(D)

(A) (C)

Anlagen zum Stenographischen Bericht

Anlage 1

Liste der entschuldigten Abgeordneten

Abgeordnete(r)		entschuldigt bis einschließlich
Adam, Ulrich	CDU/CSU	27.06.2001*
Behrendt, Wolfgang	SPD	27.06.2001*
Bierling, Hans-Dirk	CDU/CSU	27.06.2001**
Bindig, Rudolf	SPD	27.06.2001*
Dr. Blank, Joseph-Theodor	CDU/CSU	27.06.2001**
Bodewig, Kurt	SPD	27.06.2001
Dr. Brecht, Eberhard	SPD	27.06.2001
Brudlewsky, Monika	CDU/CSU	27.06.2001
Bühler (Bruchsal), Klaus	CDU/CSU	27.06.2001*
Caspers-Merk, Marion	SPD	27.06.2001
Dr. Eid, Uschi	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	27.06.2001
Friedrich (Altenburg), Peter	SPD	27.06.2001
Dr. Geißler, Heiner	CDU/CSU	27.06.2001
Griefahn, Monika	SPD	27.06.2001
Haack (Extertal), Karl-Hermann	SPD	27.06.2001*
Hempel, Frank	SPD	27.06.2001
Hermenau, Antje	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	27.06.2001
Dr. Hornhues, Karl-Heinz	CDU/CSU	27.06.2001*
Hornung, Siegfried	CDU/CSU	27.06.2001*
Jäger, Renate	SPD	27.06.2001*
Janssen, Jann-Peter	SPD	27.06.2001
Kasparick, Ulrich	SPD	27.06.2001
Klappert, Marianne	SPD	27.06.2001
Knoche, Monika	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	27.06.2001
Dr. Kohl, Helmut	CDU/CSU	27.06.2001
Kumpf, Ute	SPD	27.06.2001
Leidinger, Robert	SPD	27.06.2001
Dr. Leonhard, Elke	SPD	27.06.2001
Lintner, Eduard	CDU/CSU	27.06.2001*
Lörcher, Christa	SPD	27.06.2001*
Lötzer, Ursula	PDS	27.06.2001
Maaß (Wilhelmshaven), Erich	CDU/CSU	27.06.2001*
Michels, Meinolf	CDU/CSU	27.06.2001*
Mogg, Ursula	SPD	27.06.2001
Moosbauer, Christoph	SPD	27.06.2001
Müller (Köln), Kerstin	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	27.06.2001
Neumann (Gotha), Gerhard	SPD	27.06.2001*
Oesinghaus, Günter	SPD	27.06.2001
Polenz, Ruprecht	CDU/CSU	27.06.2001
Dr. Reimann, Carola	SPD	27.06.2001
Reinhardt, Erika	CDU/CSU	27.06.2001
von Renesse, Margot	SPD	27.06.2001
Schlee, Dietmar	CDU/CSU	27.06.2001
Schmidt (Aachen), Ulla	SPD	27.06.2001
von Schmude, Michael	CDU/CSU	27.06.2001*
Schütz (Oldenburg), Dietmar	SPD	27.06.2001*
Siebert, Bernd	CDU/CSU	27.06.2001*
Trittin, Jürgen	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	27.06.2001
Welt, Jochen	SPD	27.06.2001
Zierer, Benno	CDU/CSU	27.06.2001*

(B) (D)

* für die Teilnahme an den Sitzungen der Parlamentarischen Versammlung des Europarates

** für die Teilnahme an den Sitzungen der Parlamentarischen Versammlung der NATO

Anlage 2

Antwort

des Staatsministers Dr. Ludger Volmer auf die Fragen des Abgeordneten **Ruprecht Polenz** (CDU/CSU) (175. Sitzung, Drucksache 14/6272, Fragen 28 und 29):

> Kann die Bundesregierung ausschließen, dass die deutschen auswärtigen Beziehungen und die Wahrnehmung deutscher Interessen gegenüber anderen Staaten sowie insbesondere das Verhältnis zu unserem Bündnispartner, den Vereinigten Staaten von Amerika, durch die Veröffentlichung des Drahtberichts des deutschen Botschafters in den Vereinigten Staaten, Jürgen Chrobog, vom 31. März 2001 beeinträchtigt wurden?

(A)

Treffen Pressemeldungen („DIE WELT“, 5. Juni 2001) zu, nach denen Botschafter Jürgen Chrobog den Bericht über die Unterredung zwischen US-Präsident George W. Bush und Bundeskanzler Gerhard Schröder entgegen der üblichen Praxis per Fax an das Bundeskanzleramt geschickt habe?

Zu Frage 28:

Ja, die Bundesregierung schließt dies aus. Ich verweise außerdem auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der F.D.P. mit der Drucksachennummer 14/6200 vom 30. Mai 2001.

Zu Frage 29:

Es entspricht der üblichen Praxis, dass Berichte über hochrangige Gespräche vom Botschafter oder seinem Vertreter verfasst und von den Gesprächsführenden gegengelesen werden. Der Text, der als offizieller Bericht an das Auswärtige Amt gesandt wird, entspricht dann der zwischen den Beteiligten vereinbarten Fassung. Es ist eine technische Frage, wie solche Berichtsentwürfe den Beteiligten übermittelt werden. Faxübermittlung zwischen Ressorts gehört dabei zur üblichen Praxis.

Anlage 3

Antwort

des Staatsministers Dr. Ludger Volmer auf die Fragen des Abgeordneten **Dr. Andreas Schockenhoff** (CDU/CSU) (175. Sitzung, Drucksache 14/6272, Fragen 30 und 31):

War die deutsche Botschafterin in Wien bei dem Gespräch zwischen Bundeskanzler Gerhard Schröder und dem österreichischen Bundeskanzler Wolfgang Schüssel am 26. Mai 2001 anwesend?

(B)

Werden die deutschen Botschafter auch weiterhin bei Gesprächen des Bundeskanzlers mit ausländischen Staats- und Regierungschefs anwesend sein?

Zu Frage 30:

Nein. Es handelte sich um ein Gespräch unter vier Augen.

Zu Frage 31:

Die Anwesenheit der deutschen Botschafter bei Gesprächen des Bundeskanzlers mit ausländischen Staats- und Regierungschefs hängt wie in der Vergangenheit von der Natur des Gesprächs ab.

Anlage 4

Antwort

des Staatsministers Dr. Julian Nida-Rümelin auf die Fragen des Abgeordneten **Hans-Joachim Otto** (Frankfurt) (F.D.P.) (Drucksache 14/6387, Fragen 1 und 2):

Hält die Bundesregierung die Errichtung eines Bundeskulturministeriums, das von mehreren Abgeordneten der Koalition gefordert und auch vom Staatsminister beim Bundeskanzler, Prof. Dr. Julian Nida-Rümelin, für die nächste Legislaturperiode nicht ausgeschlossen wird, mit der föderalen Kompetenzverteilung für vereinbar?

Wie könnten die Zuständigkeiten eines solchen Ministeriums aussehen?

(C)

Zu Frage 1:

In der Bundesregierung gibt es derzeit, wie Ihnen bereits in der Antwort auf Ihre parlamentarische Anfrage vom 12. Juni 2001 mitgeteilt wurde, keine Überlegungen, ein Bundesministerium für Kultur zu errichten. Im Übrigen wird die von der Bundesregierung betriebene Kulturpolitik, die mit dem Amt eines Beauftragten der Bundesregierung für Angelegenheiten der Kultur und der Medien ihren besonderen Ausdruck gefunden hat, mit der vom Grundgesetz festgelegten Aufgabenverteilung zwischen Bund und Ländern auch künftig stets vereinbar sein.

Zu Frage 2:

Die Bundesregierung sieht, da die Frage keinen realen Hintergrund hat, keine Veranlassung zu theoretischen Erwägungen.

Anlage 5

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Dr. Gerald Thalheim auf die Fragen des Abgeordneten **Ernst Hinsken** (CDU/CSU) (Drucksache 14/6387, Fragen 5 und 6):

Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung weiterhin ergreifen, um die Unterglasbetriebe für die Zukunft zu stärken, damit diese im Wettbewerb mit Betrieben der europäischen Nachbarländer weiterhin bestehen können?

Ist die Bundesregierung bereit, auf die Europäische Union (namentlich auf den Kommissar für Wettbewerb, Mario Monti) einzuwirken, um ungefähr gleiche Energiepreise für solche Betriebe in allen EU-Ländern zu gewährleisten?

(D)

Zu Frage 5:

Die wirtschaftliche Situation der deutschen Gärtner ist aufgrund stark gestiegener Heizkosten im Unterglasanbau noch schwierig. Daher hat die Bundesregierung mehrere Maßnahmen zur Unterstützung des Gartenbaus eingeleitet. Die beiden wichtigsten sind:

Für Energie sparende Investitionen im Gartenbau wurden 30 Millionen DM innerhalb der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ zur Verfügung gestellt. Dies ist von allen Beteiligten als wichtiger Schritt für die Stärkung des Gartenbaus gewürdigt worden. Dieses Energieeinsparungsprogramm ist von der EU-Kommission bereits genehmigt, Anträge bei den zuständigen Landesdienststellen können gestellt werden. Ferner hat der Bundestag auf Vorschlag der Bundesregierung vor wenigen Tagen beschlossen, Unterglasgartenbaubetriebe von der Mineralölsteuer auf Heizstoffe (Heizöl, Erdgas, Flüssiggas) zu befreien; lediglich der Ökosteueranteil ist noch zu zahlen. Die Entlastung beträgt bei Heizöl 0,08 DM/Liter, bei Erdgas 3,60 DM/MWh und bei Flüssiggas 50 DM/t. Damit wird der Gartenbau um etwa 60 Millionen DM entlastet.

Zu Frage 6:

Die Bundesregierung verfolgt mit Nachdruck das Ziel, gleiche Wettbewerbsbedingungen in der Europäischen Union sicherzustellen. Hier ist die Europäische Kommis-

(A) sion als Hüterin des Wettbewerbs im Binnenmarkt gefordert. Daher hat die Bundesregierung die Preisverzerrungen auf dem Energiemarkt bereits beim Agrarrat am 23. Oktober 2000 angesprochen und an die Kommission appelliert, auch mit Blick auf die EU-Osterweiterung gleiche Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen.

Besonders nachteilig wirkt sich auf die deutschen Gärtner der in den Niederlanden seit vielen Jahren niedrige Erdgaspreis für den Gartenbau aus. Dort ist der Erdgaspreis für den Gartenbau in einer Vereinbarung zwischen der Produktschap Gartenbau und der Gasliefergesellschaft Gasunie festgelegt worden, der Anfang 2002 auslaufen wird. Die EU-Kommission stuft den niederländischen Erdgastarif allerdings nicht als Beihilfe im Sinne des Artikels 87 des EG-Vertrages ein. Sie lässt sich bei dieser Beurteilung von dem Gesichtspunkt leiten, dass der Tarif dem Gartenbau einen wirtschaftlichen Vorteil einräumt, der auch anderen Sektoren der niederländischen Wirtschaft offen steht, die im gleichen Umfang Erdgas verbrauchen.

Anlage 6

Antwort

der Parl. Staatssekretärin Gudrun Schaich-Walch auf die Fragen des Abgeordneten **Dr.-Ing. Rainer Jork** (CDU/CSU) (Drucksache 14/6387, Fragen 7 und 8):

Welche Bedeutung misst die Bundesregierung den niedergelassenen Allgemeinärzten in Deutschland bei, und welche Perspektiven sieht sie für diese Gruppe, insbesondere in Relation zu Ärzten, die im öffentlichen Dienst bzw. in Krankenhäusern beschäftigt sind?

(B) Beabsichtigt die Bundesregierung angesichts des Rückgangs und steigenden Mangels an Allgemeinmedizinern in privater Niederlassung in den neuen Bundesländern besondere Maßnahmen, um das bereits sichtbare und noch zu erwartende Defizit zu vermindern?

Zu Frage 7:

Die Bundesregierung misst den niedergelassenen Allgemeinärzten eine besondere Bedeutung zu. Das Gesundheitsreformgesetz 2000 sieht als zentralen Baustein zur Erreichung einer an den Bedürfnissen der Patientinnen und Patienten ausgerichteten kostengünstigen medizinischen Versorgung die funktionale Stärkung des Hausarztes vor. Es besteht gesundheitspolitischer Konsens, dass vorrangig die Allgemeinärzte die hausärztliche Versorgung sicherstellen. Durch das Gesundheitsreformgesetz 2000 wird die Lotsenfunktion des Hausarztes, die bereits nach bisherigem Recht in der Koordinierungs- und Dokumentationsbefugnis des Hausarztes angelegt war, gestärkt. Der Hausarzt ist nunmehr nicht nur berechtigt bei anderen Ärzten, sondern auch bei anderen seine Patienten behandelnden Leistungserbringern die relevanten Patientendaten zu erheben sowie diese und seine eigenen Patientendaten mit Einverständnis des Versicherten anderen Leistungserbringern zur Verfügung zu stellen. Die anderen Leistungserbringer werden verpflichtet, den Versicherten nach dessen Hausarzt zu fragen und diesem Hausarzt die wesentlichen medizinischen Informationen zur Verfügung zu stellen. Diese Regelungen tragen dazu bei, die Steuerungsfunktion des Hausarztes zu intensivieren. Insbesondere wird der Koordination diagnostischer und therapeutischer Maßnahmen, der Dokumentation von Befunden und Berichten der weiterbehandelnden

(C) Ärzte und der übrigen Leistungserbringer sowie der langfristigen Betreuung von Versicherten mehr Gewicht eingeräumt. Nach dem derzeitigen Stand gibt es im gesamten Bereich der Bundesrepublik ausreichende Niederlassungsmöglichkeiten für Allgemeinmediziner.

Zu Frage 8:

Die Bundesregierung hat keine Anhaltspunkte für einen außergewöhnlichen Rückgang bzw. Mangel an Allgemeinmedizinern in den neuen Bundesländern. Im Vergleich zu 1998 hat die Zahl weitergebildeter Allgemeinärzte in der Bundesrepublik im Jahre 1999 um 1,5 Prozent zugenommen. Lediglich in Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt ist eine leichter Rückgang zu verzeichnen, der noch keinen Anlass für besondere Maßnahmen gibt. Um eine Verbesserung der hausärztlichen Versorgung zu erreichen, hat der Bundesgesetzgeber im GKV-Solidaritätsstärkungsgesetz entsprechend dem im April 1998 zwischen dem Bund, den Ländern, der Bundesärztekammer, der KBV, der DKG und den Spitzenverbänden der Krankenkassen verabschiedeten Initiativprogramm zur Förderung der Weiterbildung in der Allgemeinmedizin die Krankenkassen zu einer Anschubfinanzierung der Weiterbildung in 1999 und 2000 verpflichtet und diese Verpflichtung zur Mitfinanzierung der Weiterbildung zum Allgemeinarzt im GKV-Solidaritätsstärkungsgesetz dauerhaft festgeschrieben. Für die zweijährige Anlaufphase sieht das Gesetz vor, dass im ambulanten Bereich die Krankenkassen sich mit einem Zuschuss von bis zu 2 000 DM an der Finanzierung einer Weiterbildungsstelle beteiligen, sofern die Kassenärztlichen Vereinigungen einen ebenso hohen Zuschuss gewähren. Für den stationären Bereich ist ein (D) Förderbetrag in Höhe von 2 000 DM vorgesehen für jede im Krankenhaus bereits bestehende Stelle, die in eine Weiterbildungsstelle für Allgemeinmedizin umgewandelt wird. Insgesamt sind im Jahr 1999 höchstens 3 000 und im Jahr 2000 höchstens insgesamt 6 000 Stellen zu fördern. Der Gesetzgeber hat mit der GKV-Gesundheitsreform 2000 die Mitfinanzierungsverpflichtung der Krankenkassen dauerhaft festgeschrieben. Er hat jedoch auf die gesetzliche Festlegung der Höhe der Förderbeträge und der Anzahl der zu fördernden Stellen verzichtet und die Einschätzung des notwendigen Förderbedarfs den Vertragspartnern auf Bundesebene überlassen, die in Verträgen für den ambulanten und den stationären Bereich die gesetzlichen Vorgaben opera-tionalisieren müssen. Die Spitzenverbände der Krankenkassen haben in Verträgen mit der Kassenärztlichen Bundesvereinigung und der Deutschen Krankenhausgesell- schaft die für die Anlaufphase der Jahre 1999 und 2000 notwendigen Regelungen zur bundesweiten Verteilung der Fördergelder geschlossen. Probleme bei der Umsetzung des Initiativprogramms bestehen im stationären Bereich, so werden die Kontingente zum Teil nicht ausgeschöpft; die Krankenhäuser wollen nicht umwidmen, sondern neue Stellen einrichten.

Anlage 7

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Fritz Rudolf Körper auf die Fragen des Abgeordneten **Dr. Peter Ramsauer** (CDU/CSU) (Drucksache 14/6387, Fragen 11 und 12):

(A)

Was unternimmt die Bundesregierung, um zu verhindern, dass sich deutsche Krawallmacher erneut an möglichen Ausschreitungen anlässlich des G-8-Treffens in Genua beteiligen?

Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um dem Gewalttourismus in Form der zunehmenden Mobilisierung gewaltbereiter Demonstranten durch das Internet entgegenzuwirken?

In Vorbereitung des G-8-Gipfels vom 20. bis 22. Juli 2001 in Genua stehen die deutschen Sicherheitsbehörden in enger Kooperation mit den europäischen Partnern. So hat am 12. Juni 2001 unter deutscher Beteiligung ein internationales Koordinierungstreffen von Sicherheitsbehörden stattgefunden. Dieses wird am 27. und 28. Juni 2001 durch Vertreter des Bundeskriminalamtes und der italienischen Polizeibehörde auf bilateraler Ebene fortgesetzt werden. Im Übrigen wird sich auf deutsche Initiative hin am 13. Juli 2001 der J/I-Rat auf einer Sondersitzung mit dem Thema „Störung internationaler Veranstaltungen durch militante Globalisierungsgegner“ befassen.

Entsprechend der bisherigen Gesprächs- und Erkenntnislage sind für den G-8-Gipfel in Genua von deutscher Seite insbesondere folgende Maßnahmen vorgesehen: die Durchführung fortlaufender Erkenntnisanfragen bei den zuständigen Bundes- und Landesdienststellen für die Zeit vor und während des Gipfels zu möglichen Gefährdungseinschätzungen und Informationen über die Anreise bekannter, gewaltbereiter Personen und Gruppierungen; die Einleitung einer fortlaufenden Internetrecherche zum G-8-Gipfel; die vorübergehende Einrichtung einer speziellen Informationssammelstelle beim Bundeskriminalamt ab dem 25. Juni 2001; die Sicherstellung der Weiterleitung aller relevanten Erkenntnisse vor und während des Gipfels an die jeweils zuständigen, ausländischen Stellen; die bundesweite, anlassbezogene Öffnung des geschützten Fahndungsbestandes „Landfriedensbruch“ im Vorfeld und während des G-8-Gipfels; die Unterstützung der italienischen, österreichischen und Schweizer Behörden bei der Personen- und Kfz-Abklärung im Zusammenhang mit möglichen Globalisierungsgegnern; die personelle Verstärkung der geplanten Einsatzzentrale in Genua durch Beamte des Bundeskriminalamtes.

(B)

Die vorgesehenen Maßnahmen werden auf der Grundlage der jeweils aktuellen Erkenntnislage fortlaufend überprüft und angepasst. Dabei sind von deutscher Seite insbesondere folgende weitere Maßnahmen denkbar: vorübergehende Wiedereinführung von Personenkontrollen nach Art. 2 Absatz 2 SDÜ (Schengener Durchführungsübereinkommen), Anregung von Gefährderansprachen und Meldeauflagen gegenüber den für die Durchführung zuständigen Landesbehörden.

Anlage 8

Antwort

der Parl. Staatssekretärin Dr. Barbara Hendricks auf die Fragen des Abgeordneten **Hans Michelbach** (CDU/CSU) (Drucksache 14/6387, Fragen 19 und 20):

Sieht die Bundesregierung die Einführung einer neuen Europasteuer vor, und wie könnte eine solche Besteuerung aussehen?

Sieht die Bundesregierung die Möglichkeit, die Steuerreformstufen 2003 und 2005 wegen der Wachstumseinbrüche vorzuziehen, und wie steht sie zur Forderung des Bundesministers für Wirtschaft und Technologie, Dr. Werner Müller, den Solidaritätszuschlag abzuschaffen?

(C)

Zu Frage 19:

Die Bundesregierung steht Überlegungen zur Einführung einer Europasteuer aufgeschlossen gegenüber und ist bereit, entsprechende Vorschläge unvoreingenommen zu prüfen. Sie ist der Auffassung, dass es sich dabei um ein langfristiges Projekt handelt. Unabhängig davon ist die Finanzierung der Gemeinschaft aufgrund der Beschlüsse des Europäischen Rats von Berlin geregelt. Es geht auch um die Frage, inwieweit die Mitgliedstaaten bereit sind, die Stellung des Europäischen Parlaments zu stärken und es auf der Einnahmeseite des EU-Haushalts mit klassischen Parlamentsbefugnissen auszustatten. Auf keinen Fall darf die Einführung einer Europasteuer zu einer Erhöhung der Belastung von Bürgern und Wirtschaft in der Europäischen Union führen. Eine Europasteuer wird einhergehen müssen mit einer Umgestaltung des bisherigen – im Übrigen nur schwer verständlichen – Eigenmittelsystems.

Zu Frage 20:

Die Bundesregierung sieht keine Veranlassung, wegen einer begrenzten und vorübergehenden Wachstumsdelle die auf die langfristige Stärkung von Investitionen und Beschäftigung gezielte Steuerreform zu verändern. Damit würde nur der Konsolidierungskurs gefährdet und der Konjunktur mehr geschadet als geholfen. Auch eine Abschaffung des Solidaritätszuschlags ist auf absehbare Zeit nicht vorgesehen, da er der Finanzierung des Aufbaus Ost dient.

(D)

Anlage 9

Antwort

der Parl. Staatssekretärin Brigitte Schulte auf die Frage der Abgeordneten **Ilse Aigner** (CDU/CSU) (Drucksache 14/6387, Frage 25):

Liegen der Bundesregierung bereits Daten darüber vor, inwieweit sich die Verlegung der Fernmeldeschule des Heeres von Feldafing bzw. Murnau nach Günzburg bzw. Dillingen mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit vereinbaren lässt?

Es ist beabsichtigt, die Fernmeldeschule des Heeres aus Feldafing/Pöcking an einen noch zu bestimmenden Standort in Bayern zu verlegen. Aus funktionalen Gründen und wegen des regionalen Zusammenhangs mit dem Fernmeldebataillon in Dillingen wird hierfür in erster Priorität der Standort Günzburg untersucht. Die Realisierbarkeit wird derzeit geprüft. Ergebnisse liegen noch nicht vor.

Anlage 10

Antwort

der Parl. Staatssekretärin Brigitte Schulte auf die Frage des Abgeordneten **Dietrich Austermann** (CDU/CSU) (Drucksache 14/6387, Frage 26):

In welcher Größenordnung hat sich das Bundesministerium der Verteidigung für die kommenden Jahre jeweils finanziell durch vergebene Beschaffungsvorhaben (Eurofighter 2000, Fregatte F 124 und andere) verpflichtet?

(A) Für die Jahre 2002 bis 2005 bestehen nach aktuellem Stand durch abgeschlossene Verträge rund Verpflichtungen in folgenden Größenordnungen:

Jahre	2002	2003	2004	2005
Gesamt-verpflichtung	5,9 Mrd. DM	4,6 Mrd. DM	4,5 Mrd. DM	4,0 Mrd. DM

Davon entfallen auf den Eurofighter 2000

Jahre	2002	2003	2004	2005
Eurofighter 2000	1,9 Mrd. DM	2,0 Mrd. DM	2,0 Mrd. DM	1,9 Mrd. DM

und auf die Fregatte F 124

Jahre	2002	2003	2004	2005
Fregatte F 124	440 Mio. DM	390 Mio. DM	360 Mio. DM	150 Mio. DM

Anlage 11

Antwort

der Parl. Staatssekretärin Brigitte Schulte auf die Fragen des Abgeordneten **Günther Friedrich Nolting** (F.D.P.) (Drucksache 14/6387, Fragen 27 und 28):

(B) Wie viele Anträge auf Übernahme in das Dienstverhältnis eines Berufssoldaten wurden seit dem 1. Januar 1999 halbjahresweise in den Laufbahngruppen der Offiziere und Unteroffiziere gestellt und wie viele wurden genehmigt?

Wie viele Offizieranwärter haben in den letzten Offizieranwärter-Jahrgängen von ihrem Rücktrittsrecht Gebrauch gemacht, und worauf ist diese Entwicklung zurückzuführen?

Zu Frage 27:

Die Auswahl zur Übernahme in das Dienstverhältnis eines Berufsunteroffiziers findet grundsätzlich einmal jährlich – überwiegend im ersten Halbjahr – statt. Die Auswahlkonferenzen für Offiziere werden in einigen Teilstreitkräften zweimal jährlich durchgeführt.

Deshalb liegen die diesbezüglichen Zahlen für das Jahr 2001 noch nicht vor.

Übernahme-jahr	Berufsoffiziere		Berufsunteroffiziere	
	Anträge	Übernahmen	Anträge	Übernahmen
1999	908	337	8 755	1 552
2000	781	359	5 626	823
2001			5 974	1 567

Zu Frage 28:

Mit Widerruf der Verpflichtungserklärung haben in den letzten Offizieranwärterjahrgängen von ihrem Recht auf Rücktritt Gebrauch gemacht: 1996 – 88 Soldaten; 1997 – (C) 164 Soldaten; 1998 – 230 Soldaten; 1999 – 320 Soldaten; 2000 – 324 Soldaten.

Mit zunehmendem Bekanntheitsgrad der Widerruflichen Verpflichtungserklärung, die im Rahmen attraktivitätssteigernder Maßnahmen zum 1. Januar 1996 eingeführt wurde, stieg die Zahl der widerruflichen Verpflichtungen sowie die der Rücktritte durch Widerruf bei ungedienten Offizierbewerbern bis 1999 deutlich an. Seit 1999 sind über 90 Prozent der Offizierbewerber bereits vor ihrer Eignungsfeststellung an der Offizierbewerberprüfzentrale über diese Verpflichtungsmöglichkeit unterrichtet. Die Frage nach den Hintergründen für die Inanspruchnahme der Widerrufsmöglichkeit kann nicht eindeutig beantwortet werden. Erhebungen wurden im Detail nicht vorgenommen.

Anlage 12

Antwort

der Parl. Staatssekretärin Brigitte Schulte auf die Fragen des Abgeordneten **Werner Siemann** (CDU/CSU) (Drucksache 14/6387, Fragen 29 und 30):

Wie viele Soldaten sind 1998, 1999, 2000 und im laufenden Jahr unter Verzicht auf Geld- und Sachbezüge vorzeitig, auf eigenen Wunsch aus der Bundeswehr ausgeschieden, und wie bewertet die Bundesregierung diese Entwicklung?

Wie viele Flüge der Luftwaffe, des Heeres und der Marine mussten aufgrund von Treibstoff- und/oder Ersatzteilmangel in den vergangenen drei Jahren ausfallen, und welche konkreten Auswirkungen hat die Nichteinsatzfähigkeit der Flugzeuge auf den „combat-ready"-Status (Einsatztauglichkeit) der Bundeswehrpiloten? (D)

Zu Frage 29:

Auf eigenen Antrag verließen1998, 14 Berufssoldaten, 302 Soldaten auf Zeit, 316 Gesamt; 1999 30 Berufssoldaten, 358 Soldaten auf Zeit, 388 Gesamt; 2000 35 Berufssoldaten, 428 Soldaten auf Zeit, 463 Gesamt; sowie im Jahr 2001 mit Stand 18. Juni 21 Berufssoldaten, 163 Soldaten auf Zeit, insgesamt 184 Zeit- und Berufssoldaten die Bundeswehr. Angesichts von 58 605 Berufssoldaten und 127 469 Soldaten auf Zeit zum Stand Mai 2001 halte ich die Entwicklung für normal, zumal das Arbeitsplatzangebot für qualifizierte Soldaten in der Privatwirtschaft attraktiver und größer geworden ist.

Zu Frage 30:

In der Bundeswehr hat es in den letzten Jahren keine Flugstundenausfälle wegen fehlenden Treibstoffes gegeben. Ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen den Ausfällen einzelner Luftfahrzeuge für Ausbildungsflüge aufgrund fehlender Ersatzteile und der auf einen längeren Zeitraum (Jahresrahmen) ausgerichteten Erfüllung des taktischen Ausbildungsprogramms für Luftfahrzeugbesatzungen als Voraussetzung zur Erteilung bzw. zum Erhalt des Einsatzstatus „combat ready" ist zurzeit nicht feststellbar. Natürlich gibt es aufgrund des Alters der Hubschrauber und Luftfahrzeuge seit Jahren Probleme.

(A)

Anlage 13

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Stephan Hilsberg auf die Fragen des Abgeordneten **Dr. Klaus Rose** (CDU/CSU) (Drucksache 14/6387, Fragen 31 und 32):

Kann die Bundesregierung präzise Aussagen darüber machen, welche finanziellen Mittel zu welchem Zeitpunkt in welche Streckenabschnitte aus dem vorgesehenen Volumen von 1,5 Milliarden DM bis zum Jahr 2004 für die Modernisierung der wichtigsten Schienenverbindungen im Freistaat Bayern vorgesehen sind?

In welcher Form wird bis zum Jahr 2004 die Modernisierung der Hauptachse Nürnberg–Regensburg–Passau gewährleistet?

Zu Frage 31:

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat ein Investitionsprogramm 2001 bis 2003 für das Bestandsnetz vorgelegt, in dem die vorgesehene Verwendung der Mittel des Zukunftsinvestitionsprogramms für die Schienenwege nach Jahresraten dokumentiert wird. Dieses Programm umfasst ein Investitionsvolumen von circa 15 Milliarden DM mit einem UMTS-Anteil von 6 Milliarden DM. Es enthält insgesamt circa 18 000 Einzelmaßnahmen, von denen circa 7 200 mit UMTS-Mitteln finanziert werden sollen. Je nach Größe der Maßnahmen sind diese einzeln dargestellt oder in Sammelpositionen zusammengefasst. Insofern sind viele Einzelmaßnahmen bekannt. Eine Einzeldarstellung aller, auch der kleinsten Maßnahmen wurde nicht angestrebt, zumal dies die Übersichtlichkeit des Programms eingeschränkt und den Umfang des Programms gesprengt hätte. Das Investitionsprogramm ist öffentlich zugänglich. Es wurde auch dem Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages zugeleitet. Den Regierungschefs der Länder wurde es gleichfalls übersandt. Derzeit wird geprüft, das Programm in das Internet einzustellen.

(B)

(C)

Das Investitionsprogramm ist entsprechend den Erfordernissen zur Sanierung und Modernisierung der Schieneninfrastruktur aufgestellt worden und deshalb nach 22 Netzmanagement-Korridoren und sieben Regionalnetz-Segmenten gegliedert. Eine Aufgliederung nach Bundesländern wurde nicht vorgenommen. Insofern kann ein Investitionsvolumen von 1,5 Milliarden DM für Schienenwege im Freistaat Bayern nicht bestätigt werden. Näherungsweise wird der Freistaat Bayern durch die Netzmanagement-Korridore 205 bis 207 und das Regionalnetz Süd abgebildet. Hierfür sind Investitionen im Volumen von knapp 1,8 Milliarden DM mit einem UMTS-Anteil von circa 0,9 Milliarden DM vorgesehen.

Zu Frage 32:

Die Strecke Nürnberg–Regensburg–Passau soll – angepasst an die Verkehrsentwicklung – zur Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit stufenweise ausgebaut werden, beginnend mit einer Verbesserung der Leit- und Sicherungstechnik. Weiterhin sollen die Überholungsgleise auf eine einheitliche Länge von 750 m ausgebaut werden. Dieses Vorgehen entspricht auch einer Vereinbarung zwischen dem deutschen und dem österreichischen Verkehrsminister vom 22. November 1999 über den so genannten „Donaukorridor“. Da die Streckenkapazität für das derzeitige Verkehrsaufkommen noch ausreicht, wurde ein Baubeginn im Geltungszeitraum des laufenden Investitionsprogramms 1999 bis 2002 nicht vorgesehen. Für den Zeitraum ab 2003 wird erneut geprüft, wann mit dem Bau begonnen werden soll.

(D)

Druck: MuK. Medien- und Kommunikations GmbH, Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28 / 3 82 08 40, Telefax: 02 28 / 3 82 08 44
ISSN 0722-7980